

Жорстоке небо
Максим Кидрук

Коли небо не відпускає...

Перед вильотом з Парижа пілота українського літака «ААРОН 44» переслідували погані передчуття. Інтуїція під

Для вивчення місця трагедії та з'ясування причин катастрофи «сорокчетвірки» прибула донька його конструкції-виробника. Дівчина намагається будь-що дізнатися правду та розкрити таємницю авіакатастрофи, не здога-

Макс Кідрук

Жорстоке небо

Обережно! Ненормативна лексика!

Перемова

Людина в зоні турбулентності

Найстрашнішим із бачених мною в житті фільмів була стрічка про літак, який потрапляє в зону жажливої турбулентності, чи не трісне раптом екран від цього миготіння. Світло в салоні раз у раз гасло, стюардес кидало з підлоги чорні хмари, поміж яких шугали блискавиці. Здавалося, що за величезним лобовим склом кабіни гріхотала, літак вирвався понад хмари і полетів сонячною широчінню неба.

Ще кілька хвилин я перелякано очікував нових жажів, передбачав, що раптово заглохнуть двигуни і літак знов
иться терорист. Але нічого такого не відбувалося: політ продовжувався, люди замовляли у стюардес каву, діти
фільму літак летів сонячним блакитним небом. Цей політ був метафорою смерті. Бо після катастрофи весь екі
паними назавжди в цьому літаку на висоті десяти тисяч метрів.

Без цього простого усвідомлення неможливо зняти добрий фільм про авіацію, хай то жах, драма чи комедія. У Тобто людина. У цьому сенсі авіація є втіленням архетипного бажання полетіти, покинути землю заради неба. Віше в ньому – душа. Душа, що прагне вирватися з тіла, яке старіє, іржавіє, ламається й підводить.

Макс Кідрук розуміє цю істину, тому його роман вийшов живим, людяним. За лаштунками історії про технології постає інша, важливіша, оповідь: про людину, жінку, яка мусить вирватися зі свого рутинного життя і довести, що йде вихід, в останній момент врятує єдине, заради чого варто ризикнути життям, – честь. Як нам не завжди відома, вона змушена перебороти закони природи, щоб відірватися від депресії, брудних пелюшок і безперспективного життя – полетіти.

Трилер Макса Кідрука зовсім не типовий для української літератури. Навіть приємно, що щось таке сучасне й перед нами представником нового типу українського письменника. Він так добре вивчає тему, про яку пише, Саме реалістичність кожної сцени і фільмова манера письма – коли погляд не оминає жодної деталі, жодного ахів можна заплющити очі, під час читання книжки-трилера такої розкоші, на щастя, не передбачено.

І дарма, що літаки, як і життя, часом розбиваються. Політ Ікара також завершився катастрофою, але хіба ж кіль

Андрій Любка

Передмова автора

Перед тим як розпочнете читання, мушу вас застерегти: не плутайте реалістичність із реальністю. Все, що поблизу функціонування бортових систем, погодні феномени, формати передачі погодніх звітів, вузькопрофесійно вивчено і вивчається, вказано максимально реалістично. Проте, усвідомлюючи, що оприлюднення історії, викладеної на сторінках цієї книги, може допомогти людям на реальних посадах, хочу наголосити: ця розповідь – хай якою живою вона вам здаватиметься – не згадує справжні авіабудівні та фінансові компанії («Boeing», «Airbus», «Ільюшин фінанс Ко», «Мотор-Січ» і т.п.), літаки «Boi Superjet 100», «Fokker 100»), авіакатастрофи, що відбулись насправді. Втім, такі згадки стосуються загальної картини, оскільки немає (грубо кажучи: мені начхати), бо означені факти знає весь світ. У тексті також трапляються назви великих і справжніх компаній й реальних літаків (наприклад, АНТК[1 - АНТК – Авіаційний науково-технічний комплекс] і його прототипи з життя. Уважний читач виявить купу збігів між описаним у «Жорстокому небі» літаком «Aronov AA-100» і реальними літаками, вказано зауважить, що розташування терміналів та посадкових смуг аеропорту Paris-Nord,[2 - Париж-Північ (фр.)] і аеропортів американського континенту, і – ніде правди діти – матиме рацію. Так ось – ЗАБУДЬТЕ ПРО ЦІ ЗБІГИ. «Жорстокому небі» розгортались лише в моїй голові – і я прошу вас про це пам'ятати.

Ага. І ще дещо. Якщо раптом сталося так, що ви починаєте читати цю книгу в літаку, вирушаючи у відрядження. Успішного (я сподіваюсь...) приземлення.

17 травня 2013 року

Рівне, Україна

* * *

You wanna fly, you got to give up the shit that weighs you down.[3 - Хочеш полетіти – позбудься лайна, що тягне д

Toni Morrison. Song of Solomon[4 - Тоні Моррісон (1931 р. н.) – американська письменниця, лауреат Нобелівського премії.
«Пісня Соломона» – її роман, уперше опублікований 1977 року.]

Очевидно, що наша найбільша відмінність як виду – це здатність, унікальна серед тварин, приймати контрре-

Джаред Даймонд[5 - Джаред Даймонд (1937 р. н.) – американський еволюційний біолог, фізіолог, біогеограф тропікології, біології, лінгвістики, генетики й історії.]

Пролог

22 квітня 2012, 06:42 (UTC[6 - Coordinated Universal Time (UTC) – синхронізований світовий час. Загальноприйнятий місцевий час на довготі Гринвіча чи Лондона (нульовий часовий пояс). UTC +2 означає, що поясний час на 2

називали Greenwich Mean Time (середній час за Гринвічем) і позначали GMT.] +2)

Байкове кладовище Київ, Україна

Від землі тягнуло холодом і не по-весняному бридкою вогкістю. Шматки туману повзли поміж свіжих могил, с

Високий чоловік у чорній шкірянці стояв перед невеликим, нещодавно поставленим пам'ятником із темного м
тирічного хлоп'яти. Хлопчик усміхався, виставляючи напоказ нестачу одного з передніх зубів на верхній щеле
конання робила його чужим, недоречним на цвинтарі. Чи то через незіпсу дитячу усмішку, яка ніяк не в'язал
в зубах, яка надавала кам'яному обличчю моторошної реальності, у всіх, хто бачив гранітний надгробок упер

Чоловік дивився на схід, де за залізничними коліями плинула Либідь, права притока Дніпра, і починались жит
івна, наче скатертина, синьо-сіра пелена хмар обривалась, не сягаючи обрію, й у просвітку між хмарами й зем
ерші світанкові барви і полохливе весняне тепло. Сховавшись за будинками, сходило сонце.

Через розставлені лікті його плечі здавались іще ширшими. Свіжа, не втрамбована земля просідала під нога
ірянк талію, не страждав на надлишок жирових відкладень. Коротка стрижка робила свіжішим, омолоджував
ували на те, що йому не менше сорока.

У проході між могилами з'явився ще один ранній відвідувач – миршавий лисуватий чоловік, на вигляд років ш
і великих старомодних окулярах. Він скидався на законсервованого в часі доцента одного з київських НДІ, як
кого зразка, роками длубається в нікому не потрібних диференційних рівняннях, силкуючись не помічати, що
утий. У руках він ніс штучний вінок із блідо-рожевими квітами.

Здоровань у шкірянці почув наближення відвідувача; на мить його губи скривились, а очі невизначеного кол
оломозого інтелігента в поле зору, сподіваючись, що могила, до якої той простує, розташована подалі від пам
когось поряд із собою.

Здоровань помилився. Чолов'яга в потертому жакеті, загрибаючи ногами сипку землю, підійшов до сусіднього
ік у шкірянці більше не міг ігнорувати відвідувача і, підібгавши губи, штрикнув його недобрим поглядом.

– Доброго ранку, – привітався «доцент», знімаючи окуляри і кілька разів змигуючи такими ж сірими й водяни
авиджу юрмища, – слова не в'язалися з діями. Відчувалося, що худорлявий чоловік прагне розговорити де
, вилицювати голову на схід; він одчайдушно потребував спілкування, вірячи, що зможе як не заглушити, то п
була геть свіжою. – Я прийшов затемна, ще о шостій, спочатку провідав маму, а тепер... – він гірко зітхнув, шм

Гевал у шкірянці мовчав і не рухався. Дивився на схід, чекав появи сонця і намагався уявити, звідки в затуркан
щі.

З півночі, з боку Протасового Яру, війнуло холодом. Вітер плутався в тумані поміж могил.

Ображений, пригнічений мовчанкою «доцент» звів голову:

– А ви прийшли до... – примружившись, він роздивився хлопчаче обличчя на граніті і здригнувся, настільки ж

– Син, – глухо відповів чоловік, розуміючи, що інакше інтелігент не відчепиться.

– Співчуваю, – «доцент» похитав головою, картаючи себе за те, що секунду назад ображався на похмурого здо
почуватись ще гірше за нього. Надягнув окуляри, уважніше пригледівся до незнайомця і... сіпнувся вдруге. Ко
ь людей робить нещасними. Небалакучого чоловіка в чорній шкірянці воно зробило жорстоким і жовчним.

Худорлявий знову глянув на рельєфне зображення на пам'ятнику, і цікавість перемогла:

– А що сталося? – «доцент» тут-таки захопився: – Пробачте, що я нахабнію. Якщо не хочете, можете не...

– Апластична анемія, – погляд незнайомця затуманився, лице розслабилось і стало м'якшим, не таким злим. –
і він через це перестає виробляти всі три типи кров'яних клітин: білі, червоні і... – здоровань уперше відвів по
він не міг пригадати: – ...і ще якісь, я не пам'ятаю, – прохрипів він, злість повернувшись на обличчя. – Лікарі обі
рикали якимись препаратами, казали про пересадку спинного мозку, а потім він просто згорів... Уявляєш? – в

зросла до 42°, і його мозок зварився, – здоровань випустив повітря з легенів зі звуком, схожим на гарчання, по-могили до світанку, коли на кладовищі ще немає людей, а тепер, не зовсім усвідомлюючи, як таке сталося, втя-сього шість років... – чоловік замовк, заціпившись. Він не відчував вини, лише бажання помститися за смерть

«Доцент» відступив на крок. У дебелимому незнайомцеві було щось таке, що лякало. Худорлявий раптом відчув, сокій гранітній плиті, він схотів запитати, де тепер мама хлопчика, чому не прийшла на поминки, та передума

Кілька хвилин чоловіки мовчали. «Доцент», раз у раз поправляючи окуляри, порався біля хреста, прив'язуючи. Під пам'ятником не було жодної квітки – ні живої, ні штучної. Чоловічок знизав плечима, склав руки за спиною

Через хвилину йому несподівано здались надуманими свої страхи стосовно здорованя. Він ступив два кроки

– Валерій Іванович.

Заскочений зненацька, гевал машинально відповів:

– Я Карий, – але руки не подав. Схаменувшись, він вищирився, очі покруглишали і спалахнули, наче дві жарини

– Карий? – не зрозумів «доцент». Побачивши реакцію незнайомця, він залопотів: – Проб-бачте... не подумайте

Здоровань зміряв його сповненим презирства й болу поглядом, рвучко розвернувся і, піднявши комір куртки

Лисуватий чоловік вичікував цілу хвилину, неначе побоючись, що гевал повернеться, і тільки тоді наважився

«Карий?» – подумки перепитав він.

Витягнувши голову, «доцент» прочитав скромний напис під рельєфним портретом п'ятирічного хлопчика:

АНТОН БІЛОКОНЕНКО

13·II·2006 – 09·II·2012

Чоловік поправив окуляри, потупцяв перед надгробком, міркуючи про те, навіщо на барельєфі зображувати

Сонце неквапом підіймалося над цвинтарем, заганняючи назад у вогу землю сивий туман і холод.

Розділ I

1

13 лютого 2013, 21:14 (UTC +1)

Міжнародний аеропорт Ліон-Сент-Екзюпері

25 км на схід від Ліона, Франція

Ближньомагістральний «ААРОН 44» розмірено гудів (працювали лише АPU[7 - Англ. Auxiliary Power Unit (APU) - а, яким із терміналу сходили зареєстровані пасажери. Справа наземна команда закінчувала пакувати багаж у

лайнера, сутулячись від холоду, що прослизав знадвору, і начепивши на обличчя штучні посмішки, стюардеси її «Франс Континенталь» з Ліона до Парижа.

Радислав Ротко, 43-річний лінійний пілот першого класу, помалу сьорбаючи, цмолив із паперового стаканчик остерігав, як до зовнішньої поверхні лобового скла кабіни пілотів прилипають перші сніжинки. Над аеропортом о 18:04; а по-друге, простір перед вигнутим широкою дугою Терміналом 2 заливало яскраве світло, не залишаючи тілі, що наповзала із заходу. Втім, зиркаючи на роздрукований під час передпольотної підготовки погодний звіт (аеропортовий звіт) – уніфікований код для передавання інформації про фактичну погоду на аеродромі, у якому [якщо] пілот не сумнівався, що поведе «44-й» у запаковане хмарами небо. Із заходу насувалась заметіль.

Насправді погода над аеропортом Ліон-Сент-Екзюпері не викликала занепокоєння: поки що умови були далекі від несприятливих, оводжаючи очима ворсисті сніжинки. Насторожував звіт з аеропорту призначення – з Парижа. Не випускаючи з рук пері й укотре пробігся поглядом по звіту наземної метеостанції, що надійшов із французької столиці:

LFPN 132000Z 28011G17MPS 0350 R22L/0500 SN VV005 M01/M04 Q1038 TEMPO 27015MPS 0150 R22L/0250 SHSN

Заміри зробили сьогодні о 20:00 за міжнародним координованим часом, тобто чверть години тому, для летов (ICAO – International Civil Aviation Organization) – Міжнародна організація цивільної авіації. Підрозділ ООН, що встановлює правила для авіації у всьому світі.] що позначає аеропорт Париж-Північ.

«Вітер західний... 11 метрів на секунду... з поривами до 17... видимість біля поверхні землі 350 метрів...» – Радислав Ротко, водячи пальцем по метеозведенню і намагаючись уявити, як воно там – у повітрі над Парижем. Пориви 17 м/с, а аеропорт закриють. Чоловік відпив кави, скривившись, бо напій вистиг, і став міркувати, чи встигне проскочити. Якнайшвидше злетіти і посадити «ААРОН 44» у Париж-Північ, до того, як аеропорт припинить приймати рейси. Найближчий запасний аеропорт – Реймс, Орлеан чи Бове.[10 - Реймс, Орлеан, Бове – міста у Франції.] Таким чином удасться допасажирів не доведеться доправляти до Парижа наземним транспортом, йому – капітану «44-го» – не треба боятися до базового аеропорту, і вже за дві години він сидітиме у новій, поки що порожній, квартирі, готуючись до прильоту. Закрили ще до зльоту, і він відразу попрямував до одного із запасних аеропортів. Поки що над Парижем усе в порядку. Йшли після TEMPO. Зазвичай у цьому місці звіт обривають скороченням NOSIG, яке означає, що впродовж наступних 2 годин замість NOSIG, коли погодні умови швидкозмінні; після нього вказують прогнозовані зміни погодних параметрів: вітру від 11 до 15 метрів на секунду та скорочення видимості перед посадковою смугою до 100 метрів. Що було в дійсності. У першій частині повідомлення стояло SN – тобто snow: над аеропортом Париж-Північ йшов сніг. Зате у другій – сніг, із чим за сімнадцять років роботи пілотом пасажирських авіаліній у Росії та Україні, пройшовши шляхи «Іл-96» та «Іл-96», Радислав Ротко не стикався. Щиро кажучи, він не уявляв, що має коїтись у небі над Парижем, що вночі, ніби тому, над містом висіли низькі хмари, але снігу не було. Пілот зміркував: якщо Париж-Північ не закриють повністю, а все, доведеться сідати «навпомацки», оперуючи лише показами приладів.

Радислав звів голову – сніжинок на склі побільшало. Не стримався і скрипнув зубами. Це ж треба – таке «щастя».

«Прокляття!»

– Ну, просто тобі з балу на корабель, – процідив крізь зуби чоловік.

Новенький – три тижні, як викочений із заводу в Києві, – гостроносий «ААРОН 44» здійснював лише восьмий рейс.

Перші два лайнери «Аронов ААРОН 44» передали французькій авіакомпанії «Франс Континенталь» 4 лютого, та на короткі строки протестували, прийняли і миттю відправили на маршрути: один «Аронов» із бортовим номером F-CDZE на південному заході Франції; другий – F-CGZE, – у кабіні якого Радислав Ротко, невдоволено випнувши нижню губу, на день, зранку та ввечері, літав з Парижа до Ліона і назад.

Контракт на постачання регіональних пасажирських літаків для «Франс Континенталь» – перше по-справжньому велике замовлення. Його виконав «Аронов ААРОН 44» для авіаліній протяжністю до 3 500 кілометрів почали розробляти у 2001-му році. Це були «Аронов ААРОН 44», «Яковлев Як-42» та «Аронов АР-24». Перший політ прототипу «44-го» відбувся 17 грудня 2004 року. Протягом наступних років у 2007-му «ААРОН 44» видано сертифікати типу від Авіаційного реєстру МАК[11 - МАК – Міждержавний комітет цивільної авіації, сфера компетенції якого – сертифікація авіакомпаній, літаків, а також розслідування авіакатастроф та розслідування аварій, що ввели літак у власні авіапарки, були «Міжнародні Авіалінії України» та авіакомпанія «Россія». У 2008-му році українські літаки отримавши сертифікат типу від EASA,[12 - EASA (англ. European Aviation Safety Agency) – Європейська авіаційна безпека] вийшли на європейські ринки. А от далі справа застопорилася.

На найближчі два-три десятиліття потреби світового ринку в ближньоміагістральних літаках, що можуть перевертати дуже заманливі, особливо враховуючи те, що авіабудівні монстри «Boeing» і «Airbus» не вважають за доцільне впровадження гравцям умовної «другої ліги», куди входять бразильський «Embraer», канадський «Bombardier», французький «Аронов».

Із деяким запізненням після АНТК ім. Аронова в боротьбу спробувала вступити Росія: на початку 2004-го спеціально розпочало проектування власного регіонального літака, а 24 грудня 2008 року лайнер, що отримав пафосну назву «Аронов», росіян не клеїлось від початку. Зважаючи на пізній старт, а також на відсутність серйозного досвіду у сфері розробки не лише військових літаків, «Superjet» відставав від конкурентів. Холеричний поспіх і одвічне російське бажання отримати недороблений літак. Першою компанією, котра придбала «сотку», була вірменська «Aravia». Лайно почало літати, шасі, розгерметизація салону, відмови двигунів у польоті. Апофеозом стала катастрофа 9 травня 2012-го під час польоту, який журналістами «Sukhoi Superjet» врізався в гору неподалік Джакарти. Всі, хто був на борту, загинули. І поспіх, посиливши негативне враження від проблем, що супроводжували проект від початку. Станом на кінець нульових років, ніж у Європі, вартості робочої сили та сировини, коштував суттєво менше, ніж його безпосередні конкуренти. Аронов мав усі шанси відхопити чималий шматок пирога, а проте... замовлення не йшли. Убогі й вузькоглядні українські ристі. З 2007 року «АРОН 44» тягали по всіх авіасалонах – МАКС, Ле-Бурже, Фарнборо, та за нерозробленості літака, низьку ціну, високу паливну економічність та невибагливість в обслуговуванні, іноземні замовники остерігалися.

Крига скресла, коли російський проект «Sukhoi Superjet 100» остаточно склеїв ласти. Наприкінці 2011-го вірменська компанія перестала виплачувати компенсації пасажиром, повернула «Superjet» розробнику. Після такого керівництво «Ильковича» не заробити, і звернуло увагу на український літак «АРОН 44». Першим закордонним покупцем стали Бразилія. Зник «Cubana de Aviacion» замовив три лайнери. Невдовзі наспів перший великий успіх: на авіакосмічному салоні в Парижі вразило 15 літаків на загальну суму 420 мільйонів доларів; замовником виступила панамська лізингова компанія «Air Lease Corp». Літаки перейшли у власність північно-кореєйської «Air Koryo» (літаки були першим оновленням корейського флоту). Ішло перше – історичне! – замовлення з Європи. Французькі регіональні авіалінії «Франс Континенталь» підписали угоду на закупівлю літаків «АРОН 44».

Причина омріяного європейського замовлення крилась не стільки у пробивній діяльності «Ильковича», скільки в тому, що він вдарив по всіх авіакомпаніях, та найтяжче довелося невеликим регіональним авіалініям. Великі авіакомпанії, регіональних авіаперевізників продовжувало лихоманити. І річ навіть не в тім, що такі компанії мають на попит, а в тому, що пасажир, який прямує, скажімо, з Франкфурта до Ріо-де-Жанейро, не має вибору: він повинен летіти авією, а не наземним перевізником – потягом, автобусом, з якими в період економічного спаду конкурувати в умовах високої конкуренції між столицею та провінційними містечками, складався здебільшого з давно не нових американських «Мерседесів». І щоб не втратити ліцензію, авіакомпанія мусила до кінця 2015-го оновити авіапарк. «Франс Континенталь» чи «Embraer» не могло навіть йти. Операційний лізинг теж не вирішував проблеми. Навіть із безвідсотковими кредитами. Зате закупівля літаків АНТК ім. Аронова забезпечувала економію від чотирьох до семи мільйонів доларів на один літак, дешевші українські авіалайнери, або пензлюють до дідькової матері з ринку регіональних авіаперевезень.

В АНТК ім. Аронова бульдожою хваткою вцепились за замовлення: посунули виробничі плани і максимально скоротили терміни. Аки були готові до передання замовнику через три місяці – на початку лютого 2013-го.

Закупівля французькими українських лайнерів відкрила нові горизонти не лише перед авіаконструкторами. У 2012 році української «Аеросвіт», після банкрутства останньої лишився без роботи. Маючи за плечима непоганий досвід експлуатації літаків «АРОН 44» (дванадцять років тому Ротко виступав експертом під час формування технічного завдання на літак АНТК ім. Аронова, допомагаючи пілотам «Франс Континенталь» перекваліфіковуватися під новітні українські літаки), Ротко запропонував свої послуги у якості пілота – навіть після кризи в напівпотопленій «Франс Континенталь». Ротко мавши із резюме українця, Жан-Робер Гуерін, виконавчий директор «Франс Континенталь», вислав Ротку три пропозиції. Ротко, чоловік забув мову задовго до того, як йому виповнилося сорок, але перед підписанням угоди на словесному обговоренні до випуску українських літаків на маршрути, підтягнув французьку до рівня, достатнього для спілкування із директором «Франс Континенталь» і, пройшовши медогляд, став командиром екіпажу першого літака.

Радислав прагнув до Франції не через гроші. Зрештою, зважаючи на драконівські французькі податки, різниця між зарплатою в Україні та в Європі була невеликою. Радислав хотів отримувати лекції в авіашколі при Національному авіаційному університеті тощо, та грішми, котрі отримував на руки у вигляді авансу, хотів закріпитися і з часом перейти на роботу в більшу авіакомпанію – «Twin Jet», «HOP!» чи навіть (чому ні?) «Air France». Радислав хотів будувати кар'єру в новій країні. Найвагомішою причиною переїзду до Франції були його дочки – дванадцятирічна Катерина та шестирічний Радислав. Радислав вважав, що 12 років – це ще не критичний вік. Оленка достатньо юна, щоб опанувати мову, «всотавши» в нове життя на новому місці. Менша щойно пішла до школи, їй буде легше. І вже за сім років обидві матимуть французьку мову.

Згадавши дочок, Радислав посміхнувся, від чого зморшки на лобі роз'їхались, і відклав листки з погодними звітами. Він орендував трикімнатну квартиру в найбільш заселеному окрузі французької столиці Вожирар (Vaugirard) і взяв собі за правило щодня їздити до роботи на метро.

виявив, що поруч кондомініуму розкинувся гарний парк, а до Сени взагалі рукою подати. Марині та дівчатам аеропорту ім. Шарля де Голля, як вони проїдуть Париж і вступлять до нового житла. Він скучив. Коли тобі переважає сімейного тепла і затишку. Радислав посміхнувся ще ширше, подумавши про те, на що необжита квартира за кілька секунд тридцять пілот втуплювався у штурвал невидючим поглядом, а тоді скинув голову. Сніжинки тонким рівномірним шаром увімкнув «двірки». Гумова, ще ні разу не використана щітка тихо заскрипіла по товстому композитному склі.

Перший «ААРОН 44» в лівреї «Франс Континенталь» злетів у повітря у вівторок, 12 лютого, об 11:30. Прямував до аеропорту Париж-Північ, на якій були представники і «Франс Континенталь», й АНТК ім. Арона Чарно-м'ятні сертифікати, серед кількох зареєстрованих на рейс малюків розіграли дві майстерно виконані металеві монети: за штурвал першого «ААРОНа», котрому судилося злетіти в небо у лівреї «Франс Континенталь», посадили м'якого йона мав оперувати другим «ААРОНОм» на рейсі з Парижа до містечка По, однак за кілька днів до вильоту керівник компанії, ласне, пояснювати не було чого – причина лежала на поверхні: пілотом першого рейсу французької компанії, перевезень Франції, має бути француз. Серед країн Західної Європи французька гординя втримує незаперечну перевагу над незрівнянну пиху британців. Крім того, піарники «Франс Континенталь» захотіли, щоб перший рейс нового лайнера лягав на екрани телевізійників. Необхідності в тому не виникло: з більш ніж трьох сотень запрошених журналістів на церемонію вильоту («ICTV», «5 канал» та «Інтер») і півтора десятка посередніх писак із маловідомих французьких видань, чимало з яких мали думку пілотів рейсу 1419 про серію нових літаків, закуплених в Україні.

Радиславу Ротку було байдуже. Нехай летить Він'йон. Ротко не прагнув публічності. Він отримав хорошу роботу в аеропорту, звідси відправлення першого французького «ААРОНа 44» і раз по раз повертаючись у думках до Марини й до свого життя.

Ротко пригадував закінчення посадки пасажирів першого рейсу. Нереально охайний і чепурний «ААРОН 44», з його доріжкою для маневрування іграшкового аеропорту, вирулив на злітну смугу і під незлагоджені оплески залишився на скепсис, зумовлений надмірним пафосом і більш ніж прохолодною реакцією на політ французьких ЗМІ. Ротко груди затопило приємне щемливе відчуття – гордість. Пілот почувався гордим, спостерігаючи, як вишуканий лайнер влітає в аеропорт. Хай там що, то був перший авіалайнер, повністю спроектований і вироблений в Україні, що вирушив у свою першу подорож.

Після того як «ААРОН 44» зник за хмарами, Жан-Робер Гуерін та Анатолій Захарович Рева, президент і генеральний директор, дивились перед трьома камерами, мружачись під саявом потужних ламп і обмінюючись компліментами. Гуерін і Рева істечок з підносів і по-тихому вшилися, розсудивши, що більше нічого цікавого на церемонії не відбуватиметься. Ротко і переказував їх до невпізнання потовченою англійською директорів «Франс Континенталь»; Жан-Робер Гуерін і Захарович перекладав почуте українською, розбавляючи слова француза довгезелезними доповненнями. Невдоволення почалося з підлеглих, що тягнулись за ними, мов кометні хвости, вирушили до головного офісу компанії «Франс Континенталь». Месьє Гуерін радів, адже спромігся уникнути банкрутства, зберігши робочі місця для себе і кількох десятків співробітників в першу лазівку в серце консервативної Європи. Літні чоловіки – обом було за шістьдесят – крокували пліч-о-пліч, енергійно вимахуючи руками, і, попри те, що не розуміли й половини з того, що чули у відповідь на власні запитання, не поспішали поспішати по спинах.

Уранці наступного дня, 13 лютого, Анатолій Рева й українська делегація повернулись до Києва, де з іще більшою увагою в Ротко вперше сів за штурвал «ААРОНа 44» в уніформі «Франс Континенталь». І от – на тобі! – у перший же день Ротко, за якою на повну буде перевірено і льотні можливості лайнера, і його, Радислава, вміння й навички пілота.

Двері відчинилися, і до кабіни пілотів, знімаючи мокру від снігу куртку, прослизнув високий довгообразий чоловік, і туманним ластовинням, яке цяткувало ніс, щоки й підгорля. Вони бачилися десять хвилин тому, але Радислав не впізнав його, тільки коренями Метью Ріггсона.

– Я закінчив зовнішній огляд, – уможовитись на праве сидіння, промовив Ріггсон. – Усе в нормі, – хлопцю нещодавно зробили зовнішність безбородого парубка і худорлявість, що робила Ріггсона подібним на довгезелезний дворучний серп сучасного реактивного лайнера. Всі, хто вперше бачив Метью у правому пілотському кріслі, подумки запитували, чи не з'явився. Незважаючи на порівняно невелику кількість налітаних годин в якості пілота комерційної авіації (750 на «ААРОН 44»), Ротко був одним із кращих молодих пілотів, які зустрічались Радиславу Ротку за весь час роботи інструктором. Метью Ріггсон був одним із кращих молодих пілотів, які зустрічались Радиславу Ротку за весь час роботи інструктором. Метью Ріггсон був одним із кращих молодих пілотів, які зустрічались Радиславу Ротку за весь час роботи інструктором.

Радислав спочатку вигнув ліву брову, потримав її піднятою кілька секунд і лише тоді, поблажливо посміхнувшись, кивнув головою.

– Дякую, Мет'є.

Ще під час тренувальних польотів в Україні Ротко виявив, що Ріггсон відзначається винятковою, заздалегідь не бачимою, поведінкою, бо поводить на тренажері, наче робот: тупо дублює інструкції і тисне точно туди, куди треба, і самостійно не проявляє жодної прикметної особливості характеру бельгійця. З цим проблем не було, але іноді молодий пілот перш ніж влітати на льотній експлуатації літака «ААРОН 44» передпольотний зовнішній огляд проводять перед першим вильотом.

й, та найголовніше – екіпаж протягом дня не змінювався, відповідно, у повторному зовнішньому огляді не було еконуючись, що все гаразд із шасі, люками, панелями, антенами, амортизаторами, фарами, повітрозбірниками і Радислав налітали в Україні, Ріггсон демонстрував ірраціональну педантичність, часом настільки незбагненну.

– Гаразд, – Метью застебнув навхресні паси безпеки, вмонтував на голову навушник з мікрофоном і повернувся чекаючи відповіді, хлопець увімкнув сенсорну панель зліва від штурвала і, торкнувшись пальцем екрана, вибрав пункт меню.

– Поїхали, – ледь гойднувши головою і сховавши поміж уст усмішку, мовив Ротко.

На моніторі висвітився список параметрів, що підлягали налаштуванню чи перевірці перед тим, як запускати двигун. Ріггсон узявся по черзі перераховувати:

– Стоянкове гальмо?

Українець перевів погляд на прямокутний перемикач справа від пілотної сидіння відразу за важелями регулювання тяги. Ріггсон натиснув на нього, і на моніторі з'явилася позначка «PRK BRK ACT», [13 - Скорочено від «PARKING BRAKE ACTIVATED» – стоянкове гальмо активоване (англ.)]

– Установлено.

Метью тицьнув пальцем у монітор справа від напису «Стоянкове гальмо». Червону цятку навпроти параметра тяги.

– Тяга двигунів?

Радислав потягнувся правою долонею до важелів тяги, впевнившись у тому, що й так знав: обидва стоять у положенні «вперед».

– Холостий хід.

– Подача палива? – продовжував молодий бельгієць.

– Перекрито, – після кожної відповіді Метью торкався пальцем відповідного пункту на моніторі.

– Закрилки?

– Втягнуто.

– Спойлери?

– Опущено.

– Фари?

– Вимкнено, – все згідно з checklist'ом.

Загалом перегляд передстартового контрольного списку (який часто називають передстартовою картою) був завершений. Ріггсон знав, що деякі пункти можна пропустити або хоча б пройти список пришвидшено, у форсованому режимі. Метью ж хотіло бути впевненим.

– APU?

– Увімкнена, працює.

– Генератор APU?

– Увімкнено, напруга стабільна.

– Діаграми, польотний план?

– На борту. Польотний план завантажено в систему й активовано.

– Захист від обледеніння?

– Активовано.

На решту формалізованого списку пішло менше ніж дві хвилини. Закінчувався «pre-start checklist» так званим

и, чи вона – у межах норми, визначали необхідну кількість палива і переконувались, що в баки закачано дост

Радислав, завбачуючи завершальне запитання другого пілота, розкрив рота, збираючись сказати, що палива

акуратно згорнений аркуш паперу і мовив:

– Кількість палива я вже розрахував. Можете перевірити, капітане.

Українець узяв до рук і мовчки розгорнув аркуш:

Усе чітко та правильно: 1 400 кілограмів – пальне на виконання польотного плану, плюс 900 кілограмів на 45-

ться «вистоювати в черзі» на посадку), плюс 1 300 кілограмів на 60-хвилинний переліт до запасного аеропорту

едбачені обставини. Разом – 4 100 кілограмів.

«Коли?! Ну, коли він устиг, чортяка? – Ротко відклав папірець, намагаючись не зиркати на молодого колегу. – Н

Іноді Радиславу хотілось узяти добрячу ломаку і відлупцювати бельгійця за його нестерпну педантичність, гіп

мальних правил поведінки в кабіні. З одного боку, складалося враження, наче Метью Ріггсон боїться, що неви

з будь-якої карти, внесеної до Керівництва з льотної експлуатації «ААРОН 44». «Чорт забирай, невже всі бельгі

зумів, що таке ставлення до роботи зробить з Метью першокласного пілота і стане запорукою блискучої кар'є

о до того, як йому виповниться тридцять, а в сорок років працюватиме на престижному трансконтинентальн

oeing 800» – найкрутіше «корито» з усіх, що існуватимуть на той момент), читаючи книги і передивляючись фі

прокладатиме курс до аеропорту призначення; і при цьому Ріггсон отримуватиме платню, про яку Ротко боя

– Маємо більше, – ледь розтуляючи губи, процідив українець, – 5 000 кілограмів.

– Аби не менше, – без натяку на усмішку прокоментував бельгієць.

Радислав кивнув, тамуючи легке роздратування: нещодавній погодний звіт і незламна Ріггсонова педантичність

– Тоді checklist завершено, готуємось відчалювати.

2

13 лютого 2013, 21:14 (UTC +1)

Париж, Франція

Наземна метеорологічна станція аеропорту Париж-Північ запізнилася з прогнозом – буран пришвидшився, п

ари почали черкати покрівлі найвищих будинків, і небо над Парижем розверзлося, вивергнувши на місто тон

тупах до столиці досягли швидкості 80 км/год, перетворили його на сталеві дробинки, що намагались прошпи

на землю випало 20 міліметрів снігу. Париж став схожим на місто із різдвяного діснеївського мультика. Рух ав

алізували центр міста, хоча великих заторів, зважаючи на пізню годину, не виникло. Працівники трьох аероп

літаками, що йшли на посадку. В аеропорту ім. Шарля де Голля утворилась черга на зліт із майже сорока лайн

жен з аеропортів могли будь-якої миті закрити.

А сніг продовжував лізти з небес, засипаючи припарковані обабіч тротуарів машини, припорошуючи в парках

3

13 лютого 2013, 21:22 (UTC +1)

Міжнародний аеропорт Ліон-Сент-Екзюпері, Франція

– Капітане?

Бортпровідниця легенько постукала і, не чекаючи відповіді, прочинила двері пілотської кабіни. Радислав обернувся.

– Як справи, Вероніко? – чоловік заговорив французькою. І зазвучав так, наче йому до рота заштовхали жмут дубових щоків чи піднебіння.

– Я роздобула все, що ви просили, – стюардеса відповіла англійською і просунула в кабіну білий пакет з трирядним логотипом.

– О, чудово! Перфектно! Неймовірно вам вдячний.

Жінка посміхнулася. Тридцятидворічна бронебійна брюнетка Вероніка Морель п'ять років працювала у «Франс-Авіа» на рейсах між Парижем та Ліоном. Вероніка була високою, на підборах – навіть вищою за Радислава, але при цьому мала гарні ноги, ясні, руки. Ротко познайомився з жінкою вчора, у Терміналі 1 аеропорту Париж-Північ, на влаштованій перед готуванням до вильоту професійну модель, котру найняли розносити напої гостям, і лише згодом довідався, немало здивувавшись, що це Жан-Робер Гуерін міг економити на літаках, але ніколи – на стюардесах.

– Я поставлю пакунок до шафи, – Вероніка зайшла до кабіни, збираючись покласти принесений пакет у крижаний лід цієї речі.

– Ні, краще дайте сюди, – простягнув руку українець. – Поки буксируватимуть від терміналу, хочу роздивитись.

Стюардеса передала пакунок, на мить торкнувшись своїми пальцями пальців пілота. Радислав опустил погляд, але не відірвав очей від її блузи, і затримав його на секунду довше, ніж дозволяли правила пристойності. Вдруге за день Ротко не стрічав такої ж... «Стоп! Припини!...» Але не думати про стюардесу чоловік не міг. Він відчував, що за мутною флегмою, що заповнювала його голову, ховається левиця. Це проступало в рухах, у вигинах тіла, у м'якій хрипоті на денці голосу. Це не могло лишати байдужим. Ротко відчував, наче праскою розгладжений, лоб і вигнуті дугами нерухомі чорні брови, що вказували надмірне (й передчасне) задоволення обличчю штучності, робив його схожим на білу пластмасову маску, але загалом не шкодив красі.

Зауваживши погляд капітана, Вероніка невдоволено задерла носик (морщити лоба в неї не виходило) й уїдлимо сказала:

– Для вашої дружини, капітане, я вибрала «Dolce Gabana Light Blue».

Радислав опустил очі, одночасно дістаючи з пакета блакитну коробочку з парфумами. Роздивився її:

– Думаєте, сподобається?

– Упевнена, що сподобається. У мене такі ж.

Як і більшість чоловіків, Ротко ненавидів ходити магазинами і вибирати подарунки, а тому зранку попросив Вероніку допомогти. Слова злетіли з язика, Радислав замислився: чи, бува, не загнався? Франція – це не Росія і не Україна. Може, тут і в суті, у позаробочий час? На щастя, реакція Вероніки була цілком адекватною: вона пообіцяла до вечора щось вибрати, незалежно від якої він національності та якою мовою розмовляє.

– Що там у нас із пасажирями?

– Сорок сім, усі на місцях.

– Чудово, – українець поклав блакитну коробочку з дорогими парфумами у пакет, сів прямо і додав, не обертаючись.

Вероніка кивнула і вийшла з кабіни, акуратно причинивши двері.

Пакунок залишився біля пілотського крісла. Українець дістав ще одну, значно більшу коробку й обережно відкрив її. В планшет у руках, але вмикати не став.

– Завтра День Валентина, – мовив він, ховаючи iPad назад у коробку. Метью, який під час розмови між капітаном і пілотом тримав планшет. – Це для Оленки, старшої дочки.

– Ви часто даруєте на День Валентина презенти за тисячу баксів? – спитав другий пілот.

Українець хмикнув.

– Жодного разу. У неї 8 лютого був День народження. Так що я, вважаю, вбиваю двох зайців одразу, – Радислав дістав з коробки кілька плиток швейцарського шоколаду. Постаралася. Чоловік вирішив, що завтра і цукерки, і шоколад візьме з собою, і настрої миттєво покращився. – Як щодо тебе, Ме?те? Визначився з подарунком коханій?

Підлотне запитання, оскільки Радислав знав, що в Метью немає дівчини... Причина такого становища крилася в тому, що в кожного дня, просто на роботі, зустрічав досхочу гарненьких дівчишок, охочих закрутити інтрижку або ж зовсім зростає без батька – Метью Ріггсона виховувала матір, старомодна й сльозлива бельгійська матрона, – і до двох років. «JDP France», [15 - Французькі регіональні авіалінії зі штаб-квартирою в Парижі.] навіть жив разом із матір'ю. Сталося це в 1983-му році – вісімдесятиденної колотнечі між Великою Британією та Аргентиною за Фолклендські острови в Атлантиці. Аргентинці потопили першим, тож війни, як такої, не бачив, що, втім, не заважало йому хизуватися участю в бойових діях. Бертін, молодіша цибатого бельгійкою, у Лондоні, де вона навчалась у коледжі, наприкінці осені 1983-го. У 1984-му році Ріггсони переїхали до Бусваля, крихітного селища під Брюсселем, оскільки служба матросом на торпедованосці. Через три роки сімейний фундамент уклався тріщинами, а ще через рік, 1991-го, коли Метью виповнилось чотири роки, алий Метью цілком і повністю перейшов під опіку матері. Хлопчик ріс розумним, чепурним і чемним, але... трішки ідіомістом, коли до нього зверталася симпатична дівчина. Ще одним наслідком матиного виховання (чи то папериного) помер уві сні від серцевої недостатності, Метью не поїхав до Британії на похорон.

Несподівано другий пілот вихилився із сидіння і витягнув з-за спинки крісла невеликий паперовий пакет, який він тримав у кишені, червоно-жовто-синій, шарф.

– Натуральний шовк, ручна робота, – гордо прокоментував Метью, розгортаючи шалик. Вишукана тканина з білими квіточками.

– Ого, – не стримав здивування Ротко. Навіть зважаючи на те, що українець не дуже тямив у жіночому шматті, він відчував, що це подарунок, ітан повірити не міг, що в цибатого бельгійця завелась дівуля.

– Мамі.

– Матері?!

– Так, – Ріггсон сховав шарф у пакет. – У мене завтра вихідний – лечу на день до Брюсселя.

– Ти проведеш День святого Валентина з матір'ю? – у голосі Радислава прозвучало недоречне презирство; він відчував, що це подарунок, ітан повірити не міг, що в цибатого бельгійця завелась дівуля.

Другий пілот глипнув на командира екіпажу і ствердно мотнув головою: мовляв, а що тут такого?

Радислав не знав усіх подробиць життєвої історії свого напарника, зате йому було достеменно відомо, що Метью вживав жити з матір'ю, що, безперечно, не могло не позначитись на характері хлопця. Попервах українець приймав це за ознаку асоціального походження, а потім, коли зрозумів, що Метью ашенно закомплексований. Через це ще під час навчання в Україні Ротко не раз грубувато глумився з підшефом.

Те ж саме сталося цього разу. Зненацька Радиславу закортіло покепкували з другого пілота. Примружившись, він побачив, що Ротко дивиться на нього.

– Ти бачив, як Вероніка дивиться на тебе?

На щоках бельгійця розпливлися рожеві плями, ластовиння проступило чіткіше.

- Ні, – коротко, не повертаючи голови, рубанув він. Було видно, що лише згадка про сексапільну стюардесу ви
- То зауваж це, – бездушно глузував Радислав. – Так і пожирає тебе поглядом, так і пожирає!
- Ми бачились усього три рази, і... їй же тридцять один рік! – кахикнувши, випалив Метью.
- То й що? Ти десь читав, що після тридцяти років жінки скисають чи, може, стають отруйними?

Другий пілот почервонів іще більше:

- Я не це мав на увазі.
- На твоєму місці під час наступного рейсу я б гарненько пожмакав цю мадемуазель у проході за кабіною, – на оняття «зразковий сім'янин» не було передбачено заборони на обговорення салонних стюардес – хвороби, н

Метью не дав йому договорити:

- Капітане, ви – хтивий койот!

Українець поперхнувся. Хтивий койот!! Якби хтось з екіпажу почув викрик другого пілота, завтра вся компанія орого вигляду, але посмішка сама лізла на обличчя. І все ж таки цей бельгієць не такий довбень, яким здається – й у той же час жорстко – пальнув у відповідь.

- Офіцере, що ви собі дозволяєте?! – стримуючи усміх, підвищив голос українець.

Кутики губ Метью Ріггсона ледь піднялись, і Радислав не зміг повірити власним очам: бельгієць посміхається! орону.

- Оскільки ми закінчили передстартовий checklist... – другий пілот демонстративно торкнувся дротяного мікро не, якщо я перейду до виконання своїх безпосередніх обов'язків?
- Валяй! – усе ще підсміюючись, махнув рукою Ротко і додав: – Ти безнадійний, Ме?те... Передавай мамі вітання

Метью клацнув по перемикачу, що активував зв'язок із диспетчером, і перейшов на французьку:

- Диспетчерська, це «Франс Континенталь» чотирнадцять-дев'ятнадцять.
- «Континенталь» 1419, на прийомі.
- Прошу дозволу на буксирування і старт двигунів.
- «Континенталь» 1419, даю дозвіл. Починайте роботу з тягачем.
- Диспетчерська, вас зрозумів, – відтиснувши кнопку зв'язку з диспетчером, Метью Ріггсон офіційно відрепорту

Ротко через вікно подав знак старшому буксирної бригади, що чекав у зоні видимості попереду зліва від носов ів пілота, після чого так само за допомогою знаків скомандував іншим членам бригади і водію аеродромного «Relliance Mercury RM350» (начисто білий, за винятком переднього бампера з навскісними чорно-жовтими см ріпити жорстке водило до передньої стійки шасі, поки двоє його колег забирали з-під коліс гальмівні колодки. ирування. Радислав швидко переконався, що пасажирський рукав відсунули від борту лайнера, ввімкнув табл K BRK RLS», [16 - Скорочено від «PARKING BRAKE RELEASED» – стоянкове гальмо відтиснуто/звільнено (англ.).] п в літеру О. Гігантські колеса тягача ледачо закрутились, і літак, підскакуючи на нерівностях бітумного покриття

- Оголошуй, – наказав українець другому пілотові.

Більшу частину життя Метью провів у Бельгії, французька була для нього рідною, а тому всі розмови з диспетч ира, Радислав перекладав на плечі (чи то пак, на язык) бельгійця.

Другий пілот клацнув по кнопці на штурвалі, призначеній для перемикання мікрофона на трансляцію в салон

Поки Метью дублював оголошення англійською, «RM350» виштовхав «ААРОНа 44» на вільну ділянку напроти мо на «PRK BRK ACT» і почав запускати двигуни: селектор режимів стартера – на «IGN», [17 - Скорочено від «IGN» кач головного стартера двигуна № 1 – у положення «ON». Лівий двигун миттєво відгукнувся мірним гудінням, N1 виросла до 20 % від номінальної (N2 зростала відповідно), [18 - N1 та N2 – визначальні характеристики роблятора на вході в турбіну (її виражають у відсотках від номінального значення), N2 позначає швидкість обертів вентилятора і компресор «сидять» на різних валах). Ці параметри (окремо для кожного із двигунів літака) вивірював від турбіни. Повторивши всі дії для правої турбіни (двигуна № 2) і переконавшись, що обидва двигуни працюють «NORM» і поцікавився в Метью:

- Так.

– Що скажеш?

– Хорошого мало. Але якщо дозволять, будемо сідати... – другий пілот хотів щось додати, але, усвідомивши, що поспіхом вийшов на зв'язок із центром управління польотами. – Диспетчерська, це «Континенталь» 1419, ми а другій смузі ліонського аеропорту не було жодного літака, тож запит видався чистою формальністю.

– «Континенталь» 1419, шлях вільний, смуга 18L.

- Диспетчерська, зрозумів – 18L. Дякую!

Ротко вимкнув АPU, повністю перейшовши на живлення від турбовентиляторних двигунів, і зі швидкістю 20 в. ги. Подозискували електроприводи, встановлюючи закрилки в необхідне для зльоту положення.

Коли лайнер порівнявся із поздовжньою віссю смуги 18L, сніг сипонув із подвійною силою. Поки що смуга була вільною від снігу, але в етчерській міжнародного аеропорту Ліон-Сент-Екзюпері доведеться виводити з ангарів снігоочисники.

Радислав зупинив літак. Перед ним крізь темряву простяглися три вервечки яскравих вогнів, що позначали цю дорогу. Трохи далі – помаранчеві й у кінці – криваво-червоні.

– Уже дістався сюди, – мовив чоловік, спостерігаючи, як понад смугою звивається завірюха. Буран підповзав д

Метью промовчав.

– Либонь, теліпатиме, як під час землетрусу... – Радислав вглядався в чорне небо й ураз напрочуд чітко усвідомив, що це не сон. Ця думка здивувала його. Власне, нічого дивного в небажанні літати під час негоди не було. Дивно те, що Радислав налітав більше десяти тисяч годин на літаках усіх типів та розмірів, але ні разу не відчував неспокою під час польоту. Він завжди відчував себе вільним, незалежним, а головне – безпечним. І ось тепер, вперше за всю свою авіаційну кар'єру, він відчуває, що літає під час грози. І це не просто гроза, а гроза з величезними грозовими хмарами, які висіли над ним, як чорні крила. Він відчуває, що літає над чорним небом, і це викликає в ньому жах. Він відчуває, що літає над чорним небом, і це викликає в ньому жах. Він відчуває, що літає над чорним небом, і це викликає в ньому жах.

– Готові, капітане? – ледь чутно запитав Метью Ріггсон.

Двигуни рівномірно гуділи, працюючи вхолосту. Двірники повзали по склу, злизуючи налиплі сніжинки. У салоні

Українець пробігся поглядом по елементах управління: важіль керування закрилками, важелі тяги, цифровий так. «Що за дурниця? – Ротко сердився сам на себе. – Не шукай неприємностей там, де їх немає. Думай про щось уявив свою родину. Марина, Оленка, Ася. У грудях потепліло, сум'яття вгамувалось. Через що він збаламутив у Париж-Північ, потім повечеряє в одному з ресторанів неподалік аеропорту, поїде на квартиру і гарненько вийде з оіх дівчаток.

А поки що – час сконцентруватись на літаку.

– Так, – твердо мовив Радислав.

Бельгієць увімкнув зв'язок із центром управління польотами:

– Диспетчерська, це «Франс Континенталь» 1419, прошу дозволу на зліт.

– «Континенталь» 1419, зліт дозволяю... Щасливої дороги!

Тієї ж миті Ротко перемкнув свій мікрофон на салон «ААРОНа 44»:

– Cabin crew, seats for departure,[20 - Екіпаж, зайняти місця для зльоту (англ.).] – відімкнувши мікрофон, нагадав про вузлів.[21 - V1 – швидкість прийняття рішення – максимальна швидкість, за якої пілот може скасувати зліт і за допомогою двигунів відмовляє після проходження V1, пілот повинен продовжити зліт, набрати мінімально необхідну для посадки. VR – швидкість відриву – швидкість, за якої підйомна сила повітря, що набігає на крило, достатня для зльоту авіалайнера.] – Від цього моменту – жарту геть. Після виходу літака на смугу Радислав ставав таким же педантом, як і в школі.

– Вас зрозумів, капітане.

– Поїхали...

Не знімаючи ступні з педалі гальма, українець перемістив важелі тяги вперед, спершу збільшивши оберти двигунів, потім зростає, а тоді рвучко пересунув важелі в крайнє переднє положення – повна тяга, злітний режим! – і відпустив педалі гальма.

Двигуни заревли, корпус «ААРОНа 44» дрібно затремтів, і літак рвонув уперед смугою.

Радислав тримав штурвал, Метью стежив за швидкістю. Шістдесят... вісімдесят... сто вузлів. Сніжинки мчали по вітру, змиті іскорки.

Літак розігнався до швидкості прийняття рішення.

– V1, – відрапортував Ріггсон.

Українець кинув погляд на панель з дисплеями. Все добре – розгін триває.

Буквально за мить по тому лайнер досягнув швидкості відриву.

– Rotate![22 - Rotate (з англ. буквально – крути, обертай) – вигук, яким пілот, що спостерігає за показами приладів, повідомляє про досягнення швидкості відриву (англ. rotate speed), після чого пілот повинен потягнути (крутнути) штурвал до положення відриву. Від його ніяковості й невпевненості не лишилося й сліду: губи міцно стиснені, ніздрі роздуті, очі палахкотять.

– Roger,[23 - У радіозв'язку «Roger» є загальноприйнятим відповідником фрази «Вас зрозумів» або – більш точно – «Так», одночасно тягнучи штурвал на себе.

«ААРОН» задер носа, дві секунди мчав смугою на основних стійках шасі, після чого відірвався від землі та легко піднявся вгору.

– Набір висоти? – Радислав не відводив очей від залитого чорнотою й сніжинками-іскрами скла кабіни.

– Підтверджую, є набір висоти, – доповів Метью, глипнувши на альтиметр.

Літак справно віддалявся від землі.

– Шасі прибрати.

Другий пілот перемістив важіль керування шасі до позначки «UP», почекав, поки всі три зелені лампочки згасли.

– Шасі втягнуто.

Радислав виконав плавний розворот, скерувавши літак на захід. Ліон-Сент-Екзюпері помалу щезав у сіруватій димці.

проглядне сіре місиво. Коли швидкість зросла до 160 вузлів, Ротко віддав наказ втягнути закрилки:

- Закрилки на Позицію 1.
- Закрилки на Позицію 1, – луною відгукнувся Метью, переставляючи важіль.

Густе, брудно-сіре хмаровиння мелькало за вікнами.

Несподівано потужний порив бокового вітру струснув літак і скинув його з курсу. «ААРОН» почав кренитись , як автоматична система керування польотом зреагувала, пославши сигнал на елерони і миттю вирівнявши л

Ротко гучно видихнув. Останні рештки неспокою витерлися з мозку. Він незворушно спостерігав за набором і спокійнішого повітря.

- Швидкість 200 вузлів, – ненав'язливо нагадав Метью.

Українець кивнув і звелів:

- О'кей, закрилки на Позицію 0.

Виконавши наказ, Ріггсон відрапортував:

- Закрилки повністю сховано, капітане.

За хвилину над головою сяяли зорі: «ААРОН» прорвався. Радислав передав управління автопілотові, зменшив

Він був упевнений у літаку, як ніколи в житті.

4

13 лютого 2013, 21:31 (UTC +1) Міжнародний аеропорт Париж-

Північ 41 км на північний схід від Парижа, Франція

«Лайно».

За півгодини до закінчення зміни тридцятидев'ятирічний Гастон Луї Лем'єр опустив слухавку на телефон і увірщив лоба, вип'яв увінчане цапиною борідкою підборіддя й обвів утомленим поглядом своїх підлеглих, донедміни. Чоловіки посхилялись над радарями і бубоніли в мікрофони, роздаючи інструкції пілотам, чиї літаки під

Зрештою, скрипнувши від досади зубами, Гастон оголосив неприємну новину:

- CDG[24 - Аббревіатура на позначення аеропорту ім. Шарля де Голля, найбільшого аеропорту французької сто

На мить у центрі управління повітряним трафіком, розташованому на найвищому поверсі диспетчерської вищими від тривалого споглядання моніторів очима відволіклись від екранів.

- Розтуди його... – долинуло з дальнього кінця овальної зали. Аеропорт ім. Шарля де Голля має на порядок кр
- Ми на черзі? – спитав молодий хлопчина, що сидів навпроти Лем'єра.
- Ні-ні, – замотав головою старший зміни, спираючись руками на стіл. – Не через погоду.

Остання фраза справила ефект вибуху бомби.

– Що сталося?! – хором. У майже одностайний вигук диспетчерів уплелись голоси Жана Лебрюна, метеорологів та керівників аеропорту країни припинив приймати рейси не через погіршення погодних умов, то це означає, що трапилося щось страшніше.

– Стоп! Стоп! Не горячкуйте, – Гастон Лем'єр поспішив заспокоїти колег; зморшки на лобі трохи розрівнялися. ажирських лайнерів, розроблених компанією «Airbus S.A.S.», перший політ яких відбувся 1988 року. На літаках вання (англ. fly-by-wire).] «Австрійських Авіаліній» повело під час посадки і викинуло за межі посадкової смуги. упинився. Вибуху не було. Через сніг навіть пожежа не зайнялася. Всіх пасажирів і екіпаж успішно евакуювали.

Гастон спробував витиснути губами посмішку, та вона згасла. Його колеги, схоже, не поспішали радіти, що інше про що подумав Гастон, поклавши трубку на телефонний апарат: незабаром почнеться пекло. Аеропорт ім. Шварца кудись подіти.

– І що тепер, шефе? – з абсолютно недоречним сарказмом у голосі запитав той же молодий хлопець, наймолодший з команди.

Витримавши нетривалу паузу, Гастон Лем'єр глухо вимовив:

[illegible]

Робер Паск'єр, який сидів найближче до розташованих півколом і нахилених назовні панорамних вікон диспетчерської, крізь яке ледь просвічувались вогні терміналів і маркерні лампи доріжок для маневрування. За кон. Сорок хвилин? У такий буран?!

– Скільки літаків? – сухо поцікавився Паск’єр. Не договоривши, чоловік механічно підняв трубку стаціонарного

– Чотирнадцять, – самими губами прошамкав Гастон Лем'єр. А тоді немов попросив вибачення: – У них там по

Хтось тихо присвиснув, диспетчери стривожено заворушилися на місцях. До Париж-Північ наближались сімнадцять літаків, і, що докинули з CDG, – уже двадцять один. Приземлити всі протягом сорока хвилин було б непросто навіть з

– Спокійно, панове! – старший зміни стрепенувся, опанувавши себе, і додав у голос металу. – Ми впораємось! ішка затрималась на лиці, хоча від того не стала менш фальшивою. Чоловік сам не вірив у те, що казав; у живлював нутроші, Гастон Лем'єр звернувся до метеоролога: – Жане, що там у нас?

Лебрюн, поправивши окуляри і короткозоро примружившись, наблизив почервонілий ніс до погодного рада

– Сила вітру стала меншою, але пориви нікуди не поділись.

– Скільки?

– М-м-м... – Жан Лебрюн вивергнув з-поміж товстих губів незрозуміле мурмотіння. – Чотирнадцять... п'ятнадцять

– У межах норми, – твердо проказав Лем'єр. «Але ду-у-уже близько до межі». – А напромак?

Огрядний метеоролог пробігся пальцями по клавіатурі.

– 270...280 градусів, західний, не змінюється... Що непогано, – Лебрюн плямкнув і тицьнув пальцем в екран. – олог. Монітор рябів яскраво-червоними плямами. – Сніг. Я ще такого не бачив. Ці опади, вони... м-м... немисл

Гастон вирішив обірвати метеоролога. Краще нехай замовкне.

– Ми протримаємося сорок хвилин?

– М-м-м... – якби його воля, Жан Лебрюн заклав би аеропорт просто зараз. Раптом він подумав, як усе ж таки дати аеропорту. – Прогнозувати важко, але поки що, я думаю... поки що ми можемо приймати рейси. Поки що...

Старший зміни кинув погляд на лінію з високих вікон, відчуваючи, як шия терпне від страху. Двадцять один літнє рішення спричинять виникнення ланцюгової реакції, яку не зупинити і яка призведе до загибелі сот

- Хто перший на підході? – Гастон став перекидати погляд з одного диспетчера на іншого, намагаючись приховати своє здивування.
- «Air Inter», рейс 401 зі Страсбурга, – пролунала відповідь. – Перед ним два рейси – 788-й «Air Berlin» і 246-й «Malev».
- Підженить їх. А 401-му скажіть: нехай не затримується на смузі після приземлення. Хто за ним? – поставивши питання, Гастон вже знав відповідь, маючи, що не так. За мить він осягнув: – Якого дідька смуги пусті?! – Гастон рывкнув настільки голосно, з таким гуркотом, що диспетчер зупинився.
- Ви знущаєтеся з мене?! Де «Air Berlin»? Де той бісовий «Malev»? У нас двадцять стотонніх залізак над головою, а тут нічого! Така на руліжних доріжках?!
- Через снігопад капітани обох рейсів запросили, щоб їхні літаки додатково обробили рідиною проти обледеніння.

– Гастоне, телефонував Люсьєн із наземного персоналу. Щойно відбуксирував ATR-72[27 - «ATR-72» – двомоторним авіаційним консорціумом ATR, розрахований на перевезення 78 пасажирів на відстані до 1 300 кілометрів] [28 - В аеропортах для підвищення безпеки та зручності орієнтування руліжні доріжки, або доріжки для руліжних літаків (наприклад, A, D, E, K), комбінацією латинської літери та цифри (B1, C3, H4) або двома великими латинськими літерами (наприклад, AB, CD, EF, GH, IJ, KL, MN, OP, QR, ST, UV, WX, YZ) та цифри (1-9). Назви доріжок, які використовуються для руліжних літаків, повинні відповідати правилам фонетичного алфавіту НАТО, у якому кожній літері присвоєно певне слово (A – це «Alfa», B – «Bravo», C – «Charlie», D – «Delta», E – «Echo» і т. д.). Назва доріжки «Сьєрра-Вітлових» позначено SV. Аналогічно – назва «Новембер-Папа» відповідає позначці NP.] навалило п'ять траєкторій, то це означає, що стільки ж, якщо не більше, на злітній смузі 22R.

Гастон відмахнувся.

Аеропорт Париж-Північ має дві паралельні злітні смуги – 04L-22R та 04R-22L. Перша сягає в довжину 11 040 фу
метра.] Щоб приймати більші літаки, які прямують від закритого аеропорту ім. Шарля де Голля, Гастону Лем'є
ення: закрити 04L-22R і певний час користуватись лише коротшою смугою – 04R-22L. Про те, скільки снігу леж

б той послав когось із працівників наземної служби перевірити, що коїться на смузі, але розумів, що від того нічого не впорядкують довшу смугу. Коротша посадкова смуга розташована далі від терміналів, її краще продуває вітер. Бобу Лем'єру хотілося вірити, що снігу на ній менше, ніж на 04L-22R. Хоча б трохи менше.

- У ній же три з половиною кілометри, - нахмурюючись, пробурчав Паск'єр.

Начальник зміни розвів руками і з прикрістю скривився, показуючи, що без нагадувань Робера Паск'єра пам'я

– У тебе чверть години, Робере.

Цього разу Робер Паск'єр не нарікав: звівши брови на перенісці, рішуче взявся за телефонний апарат.

Гастон Лем'єр зиркнув на масивний електронний годинник, прикріплений до задньої стіни диспетчерської. На таких умовах про це годі думати. Гастон усвідомлював, що не піде з диспетчерської, поки до термінальних рухів його зміни.

– Нагадую: всі лишаються на місцях після закінчення зміни, – Гастон міг і не говорити, його колеги чудово розанні з перекинутих нам літаків не торкнеться посадкової смуги.

Хтось буркнув «Зрозуміло, шефе!», і диспетчери повернулись до роботи, наказуючи одним літакам завернути скаючи вперед і готуючи до посадки.

Втім, напруження не зникало. Щось виразно неприємне почало відчуватися в сухій, дещо затхлій атмосфері з аявністю значної кількості рейсів, якими доведеться опікуватись у розпал снігового бурану, ні – Гастон Лем'єр унд чоловік силкувався, вдивляючись у напружені обличчя колег, угадати, чи відчувають вони щось подібне. наблизився до вікна диспетчерської в єдиному місці, де його не підпирали диспетчерські пульти.

Світло ламп, що висіли під стелею зали, огиало худорляву фігуру, протискувалось крізь шибу і вгрузало в чорнн на похилому склі; він спочатку побачив у віддзеркаленні і тільки потім відчув, що нервово смикає себе за ились роі оскаженілих сніжинок. Невидимі щупальця, обліплені снігом, витанцьовували істеричний танок, за сколки після вибуху, випорскували з темряви, злітались до купи, потім знову розлітались і мчали геть, зникаюч

«Протриматись...протриматися хоча 6 годину».

Гастон згадав книгу «Аеропорт» Артура Хейлі, яку прочитав кілька років тому. Дві третини цього роману служб м, що три дні скаженів над Середнім Заходом США та був подібним до того, котрий нині засипав снігом Париж ах на летовищі загубився пікап, який віз для пасажирів їжу. «Boeing 707» мексиканської «Aereo Mexican» під ча нер так і не витягли, довелося звертатись за допомогою до компанії «TWA». Найбільше Гастону сподобалась і ичат, що вилупились за кілька годин до вильоту та які потрібно було терміново доправити до західного узбер , що літати на ньому більше ніхто не захотів би). Гастон Лем'єр зміркував, що порівняно з хейлівським аеропо атримок, ніхто не загубився у снігах, жодних термінових відправлень чи – тьху! тьху! тьху! – аварійних ситуаці а спокою: попри оскаженілу стихію, навіть попри теракт на борту одного з авіалайнерів, герої «Аеропорту» вп о він не впорається.

Чоловік припинив смикати себе за цапину борідку, прихилився до скла й поглянув повз власне відображення в таємному терміналі, чия будівля розташувалась з іншого боку від смуг, і раптом... із жахом усвідомив, що більшого, ніж життя, він бачив лише сніг. Сніг, сніг, нічого, крім снігу! Розмита, нечітко окреслена громадина вантажного терміналу, ледве бачима, що позначають повороти, ледве блимали крізь мерехтливу молочну сіру завісу.

Під серцем у Лем'єра запекло. Страх міриадами голок продерся крізь шкіру.

«Щось станеться...Я це відчуваю... І я не можу нічого вдіяти!»

І в той момент, коли паніка скрутила тридцятидев'ятирічному Гастону живіт, заледве не примусивши послати одночасно й достатньо голосно пролунали дві фрази, що повернули чоловіка до тями.

– «?veraasen RS 400» на шляху до 22R. Щойно виїхав з ангара, – пророкотав Робер Паск'єр.

– «Air Inter» 401 заходить на посадку на 22L... Наступний – 1419 компанії «Франс Континенталь», – доповів оди

«Мінус один», – відсторонено відзначив Гастон Лем'єр і відвернувся від вікна.

5

13 лютого 2013, 21:43 (UTC +1) Міжнародний аеропорт Париж-Північ

Ангар технічного обслуговування і базових служб

Стіни кімнати для відпочинку, розміщеної в ангарі технічного обслуговування і базових служб аеропорту на вулиці Міг на них дивитися, від одного позирку хлопцю робилося зле: кожною молекулою чорної шкіри він відчував, як її відтінками червоного і помаранчевого, випромінюючи вбивче сяйво. Так... те трикляте сяйво дошкуляло йому, як ку й випікало мозок. В уяві Ноеля гіпсокартонні стіни перетворились на розплавлений метал з доменної печі,

Насправді ні жару, ні світла не було, а проте відчуття відзначалися такою реалістичністю, що хлопець двічі вийшов з кімнати, переконуючись, що ніякий загадковий велетень не обсмалює стіни гігантськими пальниками. Проходячи по кімнати для відпочинку наземного персоналу, повертало Ноеля до тями, він розумів, що пекуче сяйво – лишилося в офісу, де, втім, усе починалося спочатку. Втомлений мозок розм'якав під дією розігрітого й збіднілого на кисень повітря. Бідолазі здавалося, що його посадили в прозору плексигласову капсулу, котра на всіх парах наближається до

А ще Ноелю ввижалося, наче в голові, якраз під тім'ячком, засів велетенський рогатий жук, який, повільно переміщуючись, погано, так це те, що жук не зникав навіть тоді, коли Ноель виходив на холодне повітря.

З учорашнього вечора двадцятип'ятирічний Ноель Леграс не знаходив собі місця. Він не спав тридцять шість годин, алося менше ніж п'ятнадцять хвилин, хоча цього Ноель Леграс теж не усвідомлював. Атлетичної статури темноволосий, родину.

Света.

Так звали жінку – двадцятивосьмирічну білоруску, – з якою протягом минулих двох місяців зустрічався Ноель. Її не просто класифікувати, і, відверто кажучи, нічого справді серйозного (якщо не зважати на несамолюбний секс) не було. Єдине, у чому Ноель був упевнений, – якщо так триватиме далі, то два місяці зі Светою стануть останніми.

«Света... Света... Света... Светлана...» – безперестану бурмотав Леграс, і з кожним разом його серце стискалося, як какалопа, провалюється сама в себе під дією власного тяжіння, зменшується до мікроскопічних розмірів, у

Светлана Новікова працювала на посаді провідного спеціаліста відділу маркетингу і збуту в одному з офісів сталеливарної компанії світу, котра на кінець нульових років контролювала 10 % світового ринку сталі. Її формулювання та індійської «Mittal Steel», що належала індійському бізнесменові Лакшмі Мітталу. Має представництва в усіх країнах (окрім тисяч жителів) у департаменті Сена і Марна на північному сході від Парижа.] яке станом на 2013-й, по суті, ввійшла до складу магістра в Королівському технологічному інституті Стокгольма, по тому протягом року захистила дисертацію в Франції, влаштувавшись працювати в «ArcelorMittal». Здебільшого завдяки вільному знанню чотирьох мов (англійської, польської, російської і білоруської) – не в останню чергу – надприродній харизмі Светлана стала незамінним менеджером і могла розраховуватися

Аеропорт Париж-Північ знаходиться неподалік від Мо, і більшість наземного персоналу, що обслуговує літаки, проживає в квартирах поблизу аеропорту. Проти будівлі, у якій квартирували співробітники «ArcelorMittal», котрі ще не мали власного житла або переїхали з інших міст.

Новікова першою покляла око на широкоплечого темношкірого сусіда, який попервах навіть не дивився в бік. Через трохи вони почали впізнавати одне одного, коли зустрічались на подвір'ї, але не віталися. Аж поки один з них не заступився за покупки, і вирішила діяти: набрала речей і харчів стільки, що ледве вмістилось у чотири пакети, залишила власні речі в машині й поїхала з будівлі, подріботіла до будинку, ледь не лопаючись від натуги. Крутість справцювало: Ноель Леграс не міг згадати, як вони черпали разом, а далі – пішло-поїхало.

Для Ноеля роман починався як зазвичай – ніщо не віщувало біди. Протягом першого тижня Свету трясло від хвилювання, а на його тіло – особливо на причандали, котрі в ерегуючому стані білоруска не могла обхопити поставленими руками. Він і сам насолоджувався, очікуючи, що з дня на день невисока слов'янка з великими сірими очима «підсяде» на

цати на його прутні. Втім, цього разу все обернулось інакше. Ноель недооцінив силу її темпераменту, потаємним особливим не вирізнялась. Побачиш таку на фотографії – навіть погляд не затримаєш. Зате коли починала гомітилось невидиме силове поле, що захоплювало й притягувало всіх чоловіків у радіусі ста метрів. Света була розумна, не вдвічі більше за Леграса, що працював пересічним водієм снігоочисника в аеропорту Париж-Північ), а це небагато. Ноель збагнув, що це не Света обертається на його орбіті, а він сам, наче цепом прив'язаний, немовби ки.

Пройшло якихось три тижні, і Ноель Леграс почав ловити себе на думці, що не може досидіти до кінця зміни, артиру до Светлани (зважаючи на те, що житло Ноеля було відчутно меншим і завжди брудним, француз лишень дня ставав тривіальнішим – Свету більше не трусило від одного погляду на довжелезний чорний член, вона сівши об'янки: він хотів, щоб було, як раніше, хотів, щоб до партнерки повернулось те первісне бездумне обожнюван

Далі – гірше.

Новікова була вихідцем із неблагополучної східноєвропейської країни, її не цікавило ніщо й нічого, крім кар'єри випуску, зрідка кепкувала з його малопрестижної роботи. Хлопець знічувався: для французенок не мало ніякого аче школяр, що не вивчив уроку. З часом бідолашний Леграс виявив, що його подруга готова на все заради сідвозили додому чоловіки на дорогих авто, «Mercedes-ax» чи «BMW», і не знав, що про те думати.

Півтора тижні назад, віддихуючись у ліжку після чергової безпристрасної ночі, Ноель спробував зав'язати відвинула хлопця, шокувавши заявою про те, що ні до чого, крім сексу, у стосунках не прагне. Леграс отетерів, але вони підштовхнули його до краю глибоченної прірви, на дні якої чорніло щось слизьке, холодне й абсолютно н

Тиждень тому Ноель відчув, що безповоротно втрачає контроль над ситуацією. Света вперше відмовилась відвона переїжджає до Реймса,[33 - Реймс – місто і комуна на північному сході Франції в департаменті Марна регіоні вному офісі французького відділу «ArcelorMittal». Земля захиталася під дебелим французом.

Чотири дні вони не бачились. Учора ввечері Ноель не витримав і першим потюпав до Светлани миритися. Во стояв під дверима під'їзду і тиснув на кнопку дзвінка, поки не заболів палець, але зрештою, ледь не плачучи, ровенний «Cadillac» – машина, якої раніше ніколи не було на підвір'ї. Згодом світло згасло.

Ноель Леграс ніч не спав, уявляючи, як білоруска виробляє з якимсь старим пердуном з «ArcelorMittal» усе те,

Прийшовши зранку на роботу, він узявся надзвонювати Светлані: впродовж першої половини дня набрав номер а після десятого чи одинадцятого дзвінка вимкнула телефон – механічний голос у трубці байдуже повідомляв

Саме через це Ноель метався кімнатою для відпочинку, немов дикий звір у клітці, згинаючись під тиском невид

«Света... Света... Светлана...» – слов'янське ім'я, котре попервах так важко було вимовляти, ні на секунду не йшло у лютощі – Ноель думав, що пошматує дівчину, щойно побачить її, уявляв, як душитиме її власними руками, н до ліжка, на якому вони стільки разів кохалися, втім... гнів не тривав довго. Картини розправи змінювались в груди і рельєфний живіт, або як вони, обнявшись, сидять у кав'ярні на березі Сени, спостерігаючи, як перші груди оелю здавалося, що згори вниз по тілу, зминаючи на шляху легені, опускається ліфт; його груди стискало, при якщо раптом, з невідомо якої причини, Светлана Новікова здумає завітати до нього на роботу, він гепнеться окидати його.

Пролунав дзвінок. Від несподіванки Ноель гикнув і подивився на мобільний телефон, який не випускав з рук п та після другого дзвінка, який ударив відразу після першого, збагнув, що сигнал долинає збоку. Деренчав при яв трубку.

– Алло...

– Алло! Алло-о! Ноелю, це ти?

Леграс – єдиний, хто лишився в ангарі. Його колеги працювали надворі, поливаючи літаки, що готувались до терміналів.

– Так.

– Це Робер Паск'єр. Знаю, знаю, що твоя зміна закінчується, але мушу, ти сам бачиш, що робиться з погодою,

– Так, – загальмовано відповів темношкірий француз. Він чув начальника, сприймав усе, що той говорив, але у.

Із трубки посипались слова:

– Нарешті маеш можливість побавитись своєю іграшкою, – зрозуміло, що аеропорт потребував послуг снігоочисників. Згідно з обов'язками Ноеля Лєграса належало підтримання аеропортової техніки, «розквартированої» в ангарі технічного складу за технікою, займався доправленням на лайнери таць із їдлом та напоями, але загалом ні протягом літа, ні протягом зими. Ара «?veraasen». Маеш якнайшвидше розчистити смугу 04L-22R. Зауваж: смуга 04R-22L у цей час працюватиме як злітний і посадковий трап. Ана літерою J.] зупинись і зв'яжися з диспетчером, хай проведе тебе, щоб не заважати лайнерам, які рулитиму.

Француз отупіло мовчав, відчуваючи, як жук, що засів під тім'ям, нервово перебирає лапками.

– Ноелю, агов! – витримавши паузу, рывкнув Паск'ер. – Ти мене чуеш?

– Так... е... так, месье Паск'ер.

– Там роботи хвилин на сорок, але постарайся, ну... хоча б за двадцять п'ять хвилин. Зможеш?... Чорт забирай

– Чую, месье Паск'ер!

Ноель Леграс помалу прокидався. Недарма кажуть, що робота (саме робота, а не час) – найкращий лікар. Завдяки їй він зберігався живим і намагався струсити заціпеніння, яке скувало м'язи.

– Тоді воруши поршнями, йолопе, у нас критична ситуація!! – проричав Паск'єр.

Крик подіав.

На ходу натягуючи формену куртку, Ноель спустився з рампи і дістався велетенського норвезького снігоочисника швидко, але все ще діяв механічно, немов сонна муха, не розуміючи сенсу своїх рухів. Забравшись до кабіни льний двигун «Mercedes Benz Arctos», на колісній базі якого працював снігоочисник, обізвався вмиль. Запрацювала машинерія, оширившись підсвіченням фарами сталевим грейдером, неквапно виповзла з ангара.

І тільки тоді до Ноеля дійшов зміст начальникових слів: «У нас критична ситуація!» Перед ковшем простягало аневрування та розмитими плямами на місці габаритних ламп (їхнє світло ледь пробивалось крізь замети). У , що він пер звідусіль – згори, знизу, зліва, справа. За лічені секунди сніг обгорнув довжелезний снігоочисник E amp; BASE FACILITIES» над в'їздом до ангара вщент засипало снігом.

Будь-якого іншого дня француз, напевно, лайнувся б, висловлюючи своє враження від побаченого. Або хоча промовчав. Почервонілі від втоми очі нагадували олов'яні протези, вставлені в порожні очниці: майже не рух кімнати для відпочинку, і Ноель згадав Светлану. Русява голівка дівчини виступила на перший план. Жук завокет... Света... Света... Светлана...»

Француз повернув кермо ліворуч, на автоматі спрямувавши снігоочисник до виїзду на доріжку J. Посеред доріжки швидкістю 720 об/хв; відтепер «?veraasen» лишив за собою шестиметрову смугу чистого асфальту.

Через погану видимість й одурманливі думки про віроломну слов'янку Ноель прогавив виїзд на Браво – магісто з аеропорту. Він вихопив із заметілі жовте світлове табло, яке попереджувало про перехрестя, тільки тоді, коли пірхнув компресор. «?veraasen» спинився.

Сигнальне табло складалося з трьох секцій. Крайні ліва та права секції були призначені для позначення виїзду з району, а центральна – для позначення виїзду на доріжку Сьєрра-Папа. Половину центральної й усю праву секції повністю займав кут секції і підпис «SP» – виїзд на доріжку Сьєрра-Папа.

Леграс роззирнувся. Далеко позаду аеропортовий тягач буксирував літак «Airbus A319» компанії «Air Berlin» на казував начальник. Куди їхати? Яку смугу розчищати? Думки плутались, образ Светлани, що стовбичив перед

Нічого путнього не пригадавши, хлопець зрештою зробив якраз те, що було потрібно, – вийшов на зв'язок із

– Диспетчерська... це... е... «?veraasen RS 400». Я на перетині Джульєтт і Браво. Чекаю ваших розпоряджень.

13 лютого 2013, 21:56 (UTC +1)

У повітрі над міжнародним аеропортом Париж-Північ

– ...«Континенталь» 1419, курс 340, знижуйтесь 400. Ваша смуга – 22L.

– Диспетчерська, вас зрозумів – 22L, – літак трясло так сильно, що голос другого пілота химерно вібрував.

До моменту, поки «Аронов ААРОН 44» не розпочав зниження над аеропортом Париж-Північ, пророцтво Радислава о-справжньому почало тоді, коли авіалайнер опустився до висоти трьох тисяч метрів і занурився в буран. Сніг нижувався, то лютішими ставали турбулентні вихори. Кілька разів літак струшувало з такою силою, що пілотів сидінь. Вітер скаженів, завиваючи гучніше навіть за гудіння двигунів.

Атмосфера в кабіні пілотів була напруженою. Ротко більше не жартував. Ще гірше почувались пасажирів в салоні на інший бік. Закручене вихорами повітря розверзалось, вислизало з-під крил, то кидаючи лайнер у ями, то повертався, щоразу повертаючи «ААРОНа» на запрограмований курс.

– Нервуеш? – Радислав покосився на другого пілота.

Обличчя Метью Ріггсона нагадувало воскову маску: жоден м'яз не ворухився і тільки очі шмигали по цифровим показанням під час тренувальних польотів у відносно спокійному небі над Україною; і зовсім інша – у перший робочий політ для перевірених часом лайнерів є екстремальними. Ніколи не можеш бути певним до кінця, як покаже себе літак.

– Анітрохи, – мотнув головою бельгієць. – Я б не сідав у літак, якби думав, що він може стати моєю труною.

– Гарзд. Давай спробуємо опустити цього красеня на землю.

Ротко вивів на центральний дисплей перелік пунктів передпосадкового контрольного списку – вгорі екрана виводилися дані про рівнювання щодо осі посадкової смуги.

– Частота ILS,[35 - ILS (англ. instrument landing system – система посадки за приладами, або курсо-глісадна система) – система, що забезпечує видимості (низька хмарність, туман, дощ чи сніг) дає змогу вирівняти літак щодо посадкової смуги і безпечно здійснює автопілот за отриманими від курсо-глісадної системи радіосигналами. Втім, залежно від особливостей метеорологічних умов для безпечного приземлення. Якщо в разі досягнення певної висоти (яку в авіації називають висотою приземлення) літак не такту з посадковою смугою (не бачить вогнів смуги), посадку скасовують і літак спрямовують на друге коло. Рівні висоти: I (ВПР – 60 м), II (ВПР – 30 м), IIIa (ВПР менше за 30 м, але більше від 15 м), IIIb (ВПР менше за 15 м) та IIIc (без обмежень).

– 132,4. Встановлено.

– Швидкість – 140 вузлів.

Метью прокрутив регулятор швидкості на центральній панелі – цифра на показнику справа від регулятора змінилася. З'явився спойлер, сповільнюючи літак до щойно заданої швидкості.

– 140, встановлено.

– Шасі опустити.

– Шасі випущено, – хлопець почекав, поки спалахнуть зеленим усі три індикатори на панелі «LDG GEAR[36 - Статус шасі]

– Закрилки на повну.

Ріггсон перемістив важіль управління закрилками в найнижче положення:

– Закрилки повністю випущено.

Наостанок Ротко нагадав:

– ILS має другу категорію точності, висота прийняття рішення – 30 метрів, – за такої видимості це було важливо.

– 30 метрів... вас зрозумів, капітане.

– Checklist завершено.

Метью зв'язався із диспетчерською аеропорту Париж-Північ і доповів про готовність до приземлення.

7

13 лютого 2013, 22:00 (UTC +1)

Міжнародний аеропорт Париж-Північ

У залі управління польотами було тісно: дві зміни диспетчерів, метеоролог, кілька працівників наземної служби, нерозрахованому на таку кількість людей.

Залу наповнював невиразний фоновий шум, обов'язковий атрибут напруженої роботи, який непомітно і в той же час, наче посеред спекотного літнього дня вирішив побігати у шерстяному светрі. Чоловік раз у раз облизував губи.

Ніхто зі зміни Гастона додому не йшов. Біля кожного радарного монітора сиділо тепер по двоє диспетчерів. Сиділо одночасно два колективи диспетчерів, нечасто, але траплялася, тому новоприбулі чудово знали, як допомогти. Залишався без роботи, – Жерар Пеллерін, старший диспетчер нової зміни. Керівник у центрі управління польотами (у центрі) втручався у роботу Гастона Лем'єра і перебирати на себе частину відповідальності. Після того як Пеллерін прийняв командування аеропорту, потому чоловіки обговорили розподіл обов'язків і умови, за яких Пеллерін повністю перебиратиме керування аеропортом, а Жерар Пеллерін, не втручаючись і вдаючи смертельну нудьгу, взявся спостерігати за роботою командира літака.

Нараз із загального фонового шуму Пеллерін вихопив невиразно промовлену фразу:

– ...це... е... «?veraasen RS 400». Я на перетині Джульєтт і Браво. Чекаю ваших розпоряджень.

Робер Паск'єр був зайнятим і не почув повідомлення. Ніхто не кинувся відповідати водію снігоочисника. Зрештою, снігоочисник вийшов з аеропорту Париж-Північ від аеропорту ім. Шарля де Голля, простягнув руку, щоб перейти на іншу лінію і відповісти на запитання.

– Це снігоочисник? – і тут же: – Не переймайся, я візьму його на себе.

Авіадиспетчер із вдячністю кивнув. Пеллерін начепив на голову вільний комплект навушників з мікрофоном і повернувся до роботи.

– RS 400, це диспетчерська. Уточніть ваше місцезнаходження.

– Диспетчерська, я на перетині Джульєтт і Браво, готовий виходити на смугу.

«Що з ним?» – Пеллеріну не сподобався голос водія.

– RS 400, зрозумів, чекайте, – Жерар прикрив долонею мікрофон і голосно запитав, звертаючись ні до кого і до чого.

Гастон Лем'єр підняв над головою кулак із виставленим догори великим пальцем:

– Усе правильно: 04L-22R.

– Трафік?

Знову відповів Лем'єр:

– На 04R-22L зараз сідає «Франс Континенталь», рейс 1419, але я сумніваюсь, що до того часу, коли 1419 завершить перетнуття, – Гастон кинув швидкий погляд на заметені смуги. – Можеш просто попередити: хай буде уважніший айнери, я тебе повідомлятиму.

Тепер уже Жерар відсалютував Гастону піднятим великим пальцем, після чого забрав долоню, що прикривала

– RS 400?

– Диспетчерська, я на прийомі, – озвався Ноель Леграс.

«Що, у біса, з тим шофером?!» – Ноель промовляв так, наче напхав повен рот желе. У Пеллеріна кольнуло під дразу вхопитися і доказав:

– Ваша смуга – 04L, повторюю – нуль-чотири-ліва. Можете вирушати.

– Диспетчерська, вас зрозумів – 04L. Стартую.

Жерар повагався секунд п'ять. Він рідко перетинався з водієм снігоочисника і не міг згадати, який у того голосяє ризикувати і викликав снігоочисник знову:

– RS 400.

– На прийомі.

– У вас усе гаразд?

– Е... я не... Ви про що?

– Ваш голос звучить так, наче ви п'яні або перебуваєте під дією якихось речовин, – Жерару геть не хотілось притримувати мік – останнє, чого їм усім не вистачає цього пекельного вечора. Та промовчати він не міг.

Ноель Леграс відповів без заминки, і цього разу голос звучав чіткіше:

– Диспетчерська, у мене все в порядку. Прямую до смуги, готовий почати очищення.

Пеллерін зморщив лоба, але відповідь його заспокоїла. Він вирішив не чіплятися:

– RS 400, все правильно – нуль-чотири-ліва. Доповісте, коли досягнете з'їзду на Новембер-Танго. Кінець зв'язку.

Нуль-чотири-ліва...

Як добре подумати, то всі подальші проблеми почалися з цього моменту. Нічого не сталося б і Гастон Луї Лем'єр назвав Ноелем Леграсу, пригніченому й від того неуважному водієві снігоочисника, котрий рухався рухом повне маркування відведеної для очищення смуги – 04L-22R.

Злітно-посадкові смуги в аеропортах позначають не як заведено, а за чітко визначеними, однаковими для всіх вісью смуги. Оскільки більшість злітних смуг світу є реверсивними, то й номерів така смуга матиме два – по одній на північ та вісью смуги, округлена до десятків і поділена на десять.[37 - Для прикладу візьмемо злітно-посадкову з південного заходу, то кут між напрямком на північ і вісью смуги складе $39^{\circ}6'$?; округляємо $39^{\circ}6'$ до 40, ділимо кут з північного сходу, то кут між напрямком на північ і вісью смуги буде інший – $219^{\circ}6'$?; округляємо до 220, ділимо, коли жерар наближається до її північно-східного торця. Якби смуга в аеропорту Париж-Північ була одна, її позначали б тільки для сусідніх торців однакові, а тому до номера додають літеру L або R. Якщо авіалайнер наближається до аеропорту, то буде для пілота лівою (04L), а та, що пролягає південніше, – відповідно, правою (04R). Для лайнерів, що заходять з правою (22R), а південніша – лівою (22L). Таким чином, аеропорт Париж-Північ має дві злітно-посадкові смуги: (04L/22R) і (04R/22L). Пілоти могли розрізнити паралельні смуги, до номера останніх додають літеру L або R, розмежовуючи їх на лінійно-посадкові смуги.

Під час сеансів радіозв'язку повне позначення смуги вживають нечасто. Диспетчери називають пілотам номер ваги такого підходу – не лише в можливості чіткої вказівки смуги, на яку потрібно приземлятись, але й у недвизначності смуги намальовано на її торці, його добре видно з кабіни, що, фактично, унеможливило помилку й випадкове

Жерар Пеллерін не припустився помилки. І попри це, саме його недбалість стала каталізатором розгортання л

Під час розмови з «?veraasen'ом» Пеллерін для певності уточнив у Гастона Лем'єра, яку смугу вони закривають дієві. От і все.

Проблема полягала в тому, що Жерар Пеллерін піднявся до центру управління польотами п'ять хвилин тому і ерської. За два дні до описуваних подій, під час попередньої зміни, коли вітер дув з напрямку північ-північ-схід, літаки злітають і злітають проти вітру, таким чином збільшуючи швидкість повітря, що набігає на крило, і, відповідно, ітер дув із заходу, відтак літаки заходили на посадку з північного сходу і сідали на смугу 22L. Пеллерін вказав в ати під час попереднього чергування, – 04L. Він не здогадувався, що перевтомлений, розтерзаний ревномією, ктуючи водія, Жерар Пеллерін тричі повторив номер призначеної для очищення смуги, але єдине слово, яке п у його свідомості, було... «ліва». Ліва смуга. Що, зважаючи на те, з якого боку снігоочисник виїжджав на летов

Катастрофічно неправильним.

8

Шасі торкнулись бітумного покриття. З-під чорних коліс бризнули струмини вологи впереміш зі снігом і льодо ікальним стабілізатором, утримав літак на вогкій смузі. За мить, здійнявши хмари бризок, угрузла у сніг перед лки вигнулися так низько, що, здавалося, ще трохи – і черкатимуть землю; на крилах відстовбурчилися спойл реверсної тяги. Однак лише тоді, коли двигуни перейшли у реверсний режим, женучи повітря ззаду наперед,

– ...доповісте, коли досягнете з'їзду на Новембер-Танго. Кінець зв'язку.

Ноель Леграс апатично простежив за посадкою «Airbus A320» компанії «Air Inter» із червоно-синіми трикутниками для чого механічно переніс ногу на педаль газу і повів на той час уже добряче заліплений снігом снігоочисник

У голові Ноеля нуртували уривки раніше почутих фраз упереміш із невиразними покличами власної свідомості

(Чорт забирай, ти чуєш мене чи ні?!)

(Света... Светлана...)

(...воруши поршнями, йолопе!...)

(У вас усе гаразд?...)

(...КРИТИЧНА ситуація!)

(Света... Света... Света...)

(...ти мене чуєш?... ТИ ЧУЄШ МЕНЕ ЧИ НІ?!)

Снігопад посилювався. На відстані двадцяти метрів від грейдера Ноель заледве розрізняв сині сигнальні вогні, ш

обове скло, але сніг налипав на бокові вікна, ще дужче погіршуючи видимість.

За таких умов сталося немислиме: Ноель Лєграс виїхав на злітну смугу 04L-22R, не зауваживши цього. Він не г
ЗУПИНИСЬ: ПОПЕРЕДУ ЗЛІТНА СМУГА (англ.)] перед якою повинен зупинитись будь-який транспортний засіб,
джувальний оранжевий, бо все навколо завалило снігом. Крім того, оскільки протягом останніх кількох годин
обох боків злітної смуги, які краще за будь-що інше вказали б Ноелю на те, що він уже заїхав на смугу.

Снігоочисник розмірено сунув уперед.

(Света...)

(...голос наче у п'яного...)

(...ваша смуга... повторюю: ваша смуга...)

«?veraasen» спокійно з'їхав з 04L-22R і продовжив рухатись доріжкою Сьєрра-Папа до перетину з магістральною

Нараз Ноель стрепенувся. Він не вперше їздив летовищем і нутром відчув: щось негаразд. Він проїхав достатньо
в ногу з педалі газу і, притиснувши ніс до лобового скла, роззирнувся.

«Де я? Перед смугою? За нею? – усвідомлення того, що він міг викотитись на смугу, не помітивши цього, сприч
ітлішало. – Якщо я вже за смугою, то... де вона? Чому я її не бачу?»

Темношкірий француз подивився вперед. Крізь заметіль він розрізнив маркерні вогні злітної смуги. Але якої з
е далі? Все, що лежало за розпростертими на землі вервечками вогників, затушовував сніг. Ноель зиркнув пр
Повністю дезорієнтований, хлопець перехилився вправо, опустив вікно і вистромив голову з автомобіля.

Норвезький снігоочисник «?veraasen RS 400» на колісній базі від «Mercedes Benz»

Ланцюжок сигнальних вогнів на лівому боці 04L-22R притрусило менше, і Ноель Лєграс збагнув, де знаходиться
снігоочисник успішно залишив позаду, просвічувалися два ряди синіх сигнальних вогнів – межі магістрально

«От лайно! Я таки переїхав смугу!»

На секунду Ноелю стало по-справжньому лячно. Такого з ним раніше не було. А якби на смузі був літак?... Дур
о йому дали дозвіл рухатися, то це означає, що ніяких літаків поряд немає. Хоча...

У цей час снігоочисник досягнув перетину Сьєрра-Папа з Альфа-Хотел і остаточно спинився. Двигун працював

Ноель потер пальцями скроні. Голова нагадувала запечатаний вулкан перед вибухом.

(...воруши поршнями, йолопе!..)

(...у нас КРИТИЧНА ситуація!)

Пам'ятаючи гарячковість Паск'єра, хлопець розумів, що мусить поспішати, але, хоч убий, не міг згадати, на як
ь Лєграс узявся вкотре обдивлятися летовище... Ось тут трапилися кілька збігів, що зумовили невідворотність
овністю присипаний снігом ряд вогнів злітної смуги 04L-22R було видно так само, як і вервечку сигнальних во
вають для проведення технічних робіт, гасять, щоб на неї випадково не приземлився літак. На жаль, в аероп
не було жодної можливості вимкнути одну зі смуг, не вимкнувши іншу. Таким чином Ноель не міг дізнатися, к
ядали активними. По-друге, через погану видимість навіть з висоти кабіни «Mercedes'a» Ноель не бачив, яка с
снігу навалило більше.

«Куди того телепня понесло?» – поки що Гастон не панікував. Він припустив, що з якоїсь причини снігоочисни

Інстинктивно Лем'єр потягнувся до бінокля, закріпленого на спеціальному тримачі біля вікна. Взяв його до рук і зводили нанівець всі спроби роздивитися летовище через збільшувальні скельця. В аеропорту Париж-Північ сні очі.

Роздувши від напруження ніздрі, чоловік перевів погляд правіше, придивився до будівлі допоміжної пожежної станції і з розташуванням снігоочисника.

«Близько... Якого біса він так близько до неї?» – страх розростався, Гастону здалося, наче хтось вимахує у його обличчя.

А тоді раптовий порив вітру розірвав снігову запону, на мить відкривши центральну частину летовища. Лем'єр і жахнувся, зрозумівши, що доріжка порожня. «?veraasen'a» на ній не було. Це означало, що снігоочисник знаходився в епідурі припущення, що «?veraasen» чеше навпростець через поле, єдине місце, де він може реально знаходитися.

Гастон замлів.

«Цього не може бути!»

– Послухайте, він... в-він... – старший зміни промовляв голосно, щоб чула вся зала, але з переляку став затинатися і тверджуватиме, що Гастон Лем'єр почав сивіти вже тоді). – В-в... він т-точно н-на 22R? – чоловік схопився рукою за голову і кричав: – Скажіть мені, що с-снігоочисник на б-ближчій до терміналів смузі!!!

У залі управління польотами запала глибока тиша. Диспетчери мовчки підводились над робочими місцями, в очікуванні команди.

Гастон кинувся до передавача:

– Який канал? – чоловіка трясло, й у той момент не лише Жан Лебрюн, але й усі, хто знаходився поруч зі старшим диспетчером, ах.

– Одинадцятий, – ледь чутно підказав один із диспетчерів.

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

– RS 400! «?veraasen RS 400»! Доповідайте негайно: на якій ви смузі?!

Почуту відповідь Гастон Луї Лем'єр закарбує у пам'яті на решту життя. Вона снитиметься йому щоночі, дзвенітиме йому в голові, гноїтиме його зсередини, неначе ракова пухлина. Гастон більше ніколи не наблизиться до жодного аеропорту, поки не впаде в диспетчерській вишці 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 пересторогу. Сніг сипав настільки щільно, що ніякої різниці між хмарами та власне завірюхою не було. Дві пари потіли з темряви лиш ошаліле нуртовище сніжинок.

Метью Ріггсон занервував. Від землі їх відділяло менше двохсот метрів, але пілоти не бачили жодного вогнища, коли мчиш до землі в умовах нульової видимості, покладаючись лише на покази приладів; коли здається,

и й бурану; коли залишається тільки молитися, щоби те, що вирине перед тобою наступної миті, виявилось чимось іншим, ніж аварія чи пасажирським терміналом.

Занепокоєння другого пілота передалось більш досвідченому Радиславу. Українець кинув погляд на альтиметр, показав менше хвилини.

Землі не було.

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

Метью у відповідь навіть не розтулив губ.

Короточасний порив вітру вдарив по крилах зверху, і літак відчутно просів. Нутрощі та шлунки пілотів підперли.

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

Через значну бовтанку автопілот частково відімкнувся, і частину функцій з керування літаком виконували пілоти.

– Диспетчерська, все під контролем, набираємо, – Ротко посунув важіль керування тягою двигунів уперед і злітав. Метью показав: – Сильна бовтанка.

– 1419, вас зрозумів. Продовжуйте посадку.

Через секунду Метью Ріггсон схвильовано доповів:

– Пройшли сто метрів.

Радислав хотів заспокоїти другого пілота, але не встиг розтулити рота, коли черговий порив вітру скубонув літак.

– Уф!.. Хай йому! – українець ледве стримався, щоб не загарчати. Долоні спітніли, і на той момент Радислав уперся, щоб не йти на друге коло або взагалі завертати на запасний аеропорт. Якщо бовтанка біля землі посилиться, йому не вийде.

Метью не на жарт розхвилювався:

– Капітане, менше сотні, я її не бачу... не бачу смуги!

Ротко, недослухавши, перебив бельгійця і грубувато випалив:

– Ме?те, 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:

– 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 вікнами кабіни. Нічого не змінювалось – та ж сама круговерть з чорноти та снігу, що на швидкості не змінюється.

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, здавалося, непробивну товщу завірюхи проступили три ряди світлових цяток по асфальтовій площині. Посадкова смуга!

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

Метью Ріггсон хотів відрапортувати, що почув команду, але не встиг. Літак перетнув позначку висоти 50 метрів і почав відраховувати метри, що залишалися до землі.

– П'ятдесят метрів... – спокійно відчеканив бельгієць.

Смуга проступила чіткіше.

– Сорок...

Праворуч вигулькнули вогні паралельної посадкової смуги і магістральної руліжної доріжки Альфа-Хотел. Далі, за лінійкою, що вказувала на висоту 100 метрів, будівлі аеропорту Париж-Північ випливали із завірюхи, немов зображення на щойно відзнятій полароїдній фотоплівці.

– Тридцять...

Радислав обома руками стискав штурвал і не зводив очей з торця смуги 22L, готовий відреагувати, якщо якийсь з чотирьох двигунів зупиниться.

– Двадцять...

До восьми широких білих ліній, якими позначено початок смуги, лишалося не більше ста метрів. І в цей момент Радислав почув, що літак втрачає висоту.

– Що за?! – Радислав зіпнув ротом, наче викинута на берег рибина. На мить чоловіку перехопило подих. Зрештою, він зрозумів, що відбувається.

Другий пілот скинув голову.

Погляд Ротка сфокусувався на нечітко окресленій громадині, що стриміла просто в центрі посадкової смуги за лінійкою, що вказувала на висоту 100 метрів. Ротко переставив важелі тяги двигунів у положення «TO/GA»[41 - Перемикач «Take-off/Go around» (англ. «Зліт/Оточення») – це важелі, які використовують для того, щоб літак не зупинився на посадку, а продовжив зліт. Ротко розуміє, що з певних причин не може здійснити безпечне приземлення, перестановив важелі тяги двигунів, деактивацію автопілота (щоб літак припинив спуск по глісаді) і блокування будь-яких команд автомата тяги. Це є найшвидшим і найбільш ефективним способом скасування аварійної ситуації застосування перемикача «TO/GA» і найбільш ефективним способом скасування аварійної ситуації. Ротко бачив перешкоду і, попри це, цілу секунду не вживав жодних заходів. Пілот наче задерев'янів. Чому? Бо ймовірно, що очі є основним органом чуття людини, очі насправді є вельми ненадійним джерелом інформації. Протягом останньої секунди Ротко вважав, що снігоочисника не може, а точніше – не мало би бути на діючій злітно-посадковій смузі.

Хтозна, можливо, саме ця секунда мала вирішальне значення.

Першим зорієнтувався Метью.

– Снігоочисник! – заволав другий пілот, упізнавши в громадині із розмитими обрисами машину для розчищення смуги. Ротко уловив важелі тяги двигунів уперед – на повну потужність – до перемикача «TO/GA».

Одночасно з рухом Метью Ріггсона в навушниках пілотів залунав переляканий голос диспетчера:

– «Континенталь» 1419! Набирайте! Набирайте висоту!!! – хтось із зали управління польотами спробував попередити Ротка.

Радислав Ротко кліпнув і, все ще не до кінця усвідомлюючи чи, мабуть, не вірячи в те, що відбувається, машини.

– Е-е... диспетчерська... – і згаяв ще півтори секунди. «ААРОН 44» секунду тому зі швидкістю 135 вузлів пролетів над смугою, залишивши за собою два широкі поздовжні риси, що розташовані за триста метрів від краю смуги і якими позначають точку зупинки літака. Ротко відчув ефект від зближення із землею. На той момент висота лайнера над смугою була не вищою від семи метрів.

Зрештою через дві з половиною секунди після того як молодий Ріггсон самостійно перевів двигуни у злітний режим.

– Go around!!! Full power![42 - На друге коло!!! Злітний режим! (англ.).] – одночасно тягнувши 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 кинути: перемикач «TO/GA» активовано.

«ААРОН 44» тим часом, підкоряючись команді з кабіни пілотів, слухняно задер носа і продовжував мчати вперед. Чисельний екран – ефект різкого збільшення підйомної сили крила під час польоту на невеликій відстані від поверхні, сформована не шляхом надходження повітря внаслідок дії спеціальних механічних пристроїв, а утворена потоком повітря. Тобто відбивання повітря, відтиснутого крилами до землі, назад і створення таким чином додаткової підйомної сили. Трапляється під час посадки будь-якого лайнера.

До снігоочисника лишалось трохи більше шестиста метрів.

– Не йде!.. – з відчаєм повторив Метью. Радислав чи то не почув, чи то не зрозумів другого пілота. – Господи, що ж це!

Одночасно із розпачливим вигуком бельгійця кабіну затопив гул двигунів, що вийшли на повну потужність. Скориставшись позначкою 100 %. «ААРОН 44» наче прокинувся, але висоти не набирав. Річ у тім, що відхід на друге коло з гарантованого висотного профілю і віддано команду «Сідаємо!», є напроцуд складним і стресовим маневром і для літака, і для членів екіпажу. Але було витримано в межах норми (3,5–4 м/с), двигуни літака не можуть забезпечити створення такої тяги, яка потрібна для зльоту з землі.

«ААРОН 44» просів, торкнувшись колесами смуги, і тут-таки, підхоплений двигунами, що ревли, перемелюючи сніг.

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

Пілоти щосили тягнули штурвали на себе. Борючись із перевантаженням, що виникло через різку зміну напрямку польоту свого боку, намагаючись понад високо задертим носом лайнера розгледіти, скільки лишилось до снігоочисника.

Від дванадцятитонної машинерії їх відділяло менше трьохсот метрів.

– Давай! Давай! Давай! Давай же, блядь! – на цей раз Радислав горлав українською, адресуючи свої слова не Ротку.

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

Із вікон зали управління польотами за літаком невідривно стежило кільканадцять пар перелякано витріщених очей. Вони купили долонями, і не дихали. Він намагався відвернути голову, але очі наче примерзли до снігоочисника.

Яскраве світло руліжних фар українського літака затопило сліпучим полум'ям кабіну «?veraasen'a». Ноель Легр, який в снігового бурани на нього вивалюється сорокатонний літак. Хлопчина обісцявся і за мікроскопічну мить збагнув, що тепер він готовий був на що завгодно, готовий був споглядати, як його колишню пасію по три рази на день поїли, що сунуло на нього із розлючених небес. Ноель крутнув кермо праворуч, намагаючись прибрати снігоочисника. Але він був достатньо високо, зіткнення не уникнути: надто велика різниця у швидкостях лайнера та невороткого літака.

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

Два турбовентиляторні двигуни Д-436-44, розроблені Запорізьким конструкторським бюро «Прогрес» і виготовлені в Україні, мали 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. Чи не подумав про квіти? З величезним букетом червоногарячих троянд! Марині має сподобатися. Чоловік уявив, як він і прильотів, вручить Оленці коробку з iPad'ом. Він мріяв, як вони обійматимуть його, щасливо посміхаючись... Він хотів їсти. 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 дасть собі раду. Знаючи, що один із бортових самописців веде запис розмов у кабіні, Радислав захотів щось сказати, швидко сказати, як сильно він їх любить і як за ними сумуватиме, хай де опиняться.

Чоловік промовчав, не дібравши слів.

До зіткнення лишилося менше секунди.

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

Ноель Леграс, зрозумівши те ж саме, істерично закричав і притиснув голову до керма.

«ААРОН 44», помалу звільняючись з обіймів сили тяжіння, злетів на чотири метри над смугою – майже достатньо.

Права стійка шасі літака, практично одночасно з правим двигуном, врізалася в кабину снігоочисника, розірвавши її.

Останнім, що прозвучало в кабіні авіалайнера, була спокійна, навдивовижу суха і безбарвна, фраза Метью Ріггсона.

– Mam, je t'aime! [44 - Ма, я тебе люблю! (фр.).]

11

Рівно о двадцять другій годині чотири хвилини і двадцять секунд правий двигун «ААРОНа 44» розносить на дві частини тулуба Ноеля Леграса. Потрощені лопаті вентилятора, шматки компресора та трубопроводів розпорюють над крилом розташований у крилі паливний бак. За тисячну долю секунди кінетична енергія деталей, що миттєвістю розпадаються, підвищує температуру в роздертому баку стрибкоподібно зростає до 400 °С, й авіаційний гас, якого, зважаючи на невелику товщину, під тиском проникає крізь тріщини між крилом та 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 вправо. Це разом – тиск і жар від вибуху, колосальні інерційні сили, що виникли після різкого розвертання, а також опір розриву «ААРОНа 44» не було передбачено. З моторошним скреготом літак розколюється на три частини, і центральна частина влітає в метр 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, не встигнувши злякатися: інерційні сили настільки потужні, під їхньою дією шийні хребці жертв розпадаються.

Ці ж самі сили розвертають задній уламок «ААРОНа» хвостом уперед і тягнуть через засніжене летовище на південь, а мертвими тілами, що перед розколом хапнув у розірваних баків трохи гасу та вогню, вкривається плямами.

Пасажирам центральної частини лайнера щастить менше. Вони переживають момент зіткнення, але вже на наступний кубічний сантиметр простору озвірілим вогнем, – детонує центральний паливний бак. Дев'ятнадцятеро людей загинуло, але встигають усвідомити, що по них прийшла смерть. У сімох із них, найвитриваліших, серця б'ються про щось.

Середній уламок «ААРОНа» підминає під себе рештки кабін, грейдер «?veraasen'a» і, залишаючи позаду широкі сліди, зупиняючись у центрі посадкової смуги.

Двадцять, що лишилися у носовій частині літака, – сімнадцять пасажирів, старша стюардеса Вероніка Морел, яка, вилетівши із розжареної кулі, що заковтнула середню частину лайнера, не нахапавшись полум'я. Відколовшись, ніс літака 04L-22R, поступово розсіюючи колосальну кінетичну енергію. На відміну від хвоста в носовій частині «ААРОНа» розрив відбувається при розвертнанні, й уже за кілька секунд десятиметровий фрагмент фюзеляжу починає котитися, прокручуючись навколо своєї осі.

Найпершим гине молодий Метью Ріггсон. Ще під час зіткнення з «?veraasen'ом» паси безпеки не втримують тиску, і бельгійський екіпажний бельгієць врізається головою в центральну панель кабін. Від удару череп розкришується на дрібні шматочки.

Двох пасажирів, що сиділи на місцях 6А та 6С, разом із сидіннями викидає через діру у фюзеляжі. 6А вмирає миттєво, а 6С, перекочуючись, пролітає метрів п'ятдесят і витягується на снігу за кілька кроків від забризканої палаючої частини літака. Чотирьох місцях, через що лежить у немислимій для здорової людини позі. Він скидається на викинуту у смітник людину, починає волати. Двоє працівників наземних служб, які на момент катастрофи розчищали світлові табло на посадковій смузі, бачили все на власні очі, нізащо не повірили б, що людина може видавати такі звуки. Через шок і біль зойки гасу, який вилетів з носа, і ного осла й скавуління собаки, що потрапила під колеса вантажівки. Крики тривають півхвилини, після чого стихають.

Незважаючи на те, що решта, п'ятнадцятеро, пасажирів опиняється ніби в барабані пральної машини, що прала з «?vegaasen'ом» усі п'ятнадцятеро були пристебнутими до крісел. У салоні будь-якого літака трапляються речі «ні». Чи то під час зльоту, чи то під час заходу на посадку завжди є «герої», що летять непристебнутими, бо, мовляв, мудаків. У носовій частині «ААРОНа», що відділилась від сповитого полум'ям центрального уламка, таких аж туди кочуючись, мчить полем. Пристебнутих людей то притискає до крісел, то тягне із них геть. Вони перелякані до смерті, але довбнів, які вважають себе розумнішими за проектувальників літаків. Під час першого обертання пасажирів 2А вони, онають, потрощивши шиї і розбивши голови, однак історія на цьому не закінчується. Під час наступних обертів, зриваючи голови, проламуючи грудні клітки і градом ударів забиваючи на смерть пристебнутих пасажирів. Залишилися тільки тіла і смугою 04L-22R, із п'ятдесяти двох пасажирів і членів екіпажу рейсу 1419 живими лишаються тільки четверо пасажирів, що спромоглися вціліти під час колотнечі в носовій «центрифугі» – юрист-коротун із місця 1А і невисокий чоловік із стані.

...У західній частині аеропорту Париж-Північ повітря розтинає завивання сирен. Від головної пожежної станції їдуть пожежні машини.

Незаймано-біла завірюха змішується з густим чорним димом.

Розділ II

12

13 лютого 2013, 23:04 (UTC +2)

Печерськ, Київ

У спальні панувала темрява – крізь щільно запнуті порт'єри не пробивався жоден промінь. Монолітну пітьму наполовину розвернутим до ліжка.

Анатолій Захарович Рева глухо зітхнув, розклепив очі і глипнув на складені з кислотно-зелених рисочок цифри на екрані: 23:04.

«Уже ж був заснув...» – сердито подумав чоловік, масуючи ліву частину грудей. З рота неприємно тхнуло алко

Важкість, що розповзалась по тілу від грудей до кінцівок і вгору по шиї, наштовхнула на думку про те, що його серце зупинилося чи окремих його камер. Вияви екстрасистолії: коротка пауза у серцебитті, надалі – потужний копіт, болючих відчуттів. Екстрасистолії трапляються у 60–70 % людей. Факторами ризику появи екстрасистолії є старість, куріння, вживання кави.] – серце завмерло на хвилю, а тоді, немов схаменувшись, гупнуло з подвійною силою, викликавши миттєвий визначення навряд чи припало б до смаку кардіологам, адже екстрасистолії і супутні їм проблеми ніяк не пов'язані з грудами, Рева здавалося, наче його кров загусає, важчає, перетворюється на клейкувате желе, через що судини артеріями ударно хвилю.

Останнім часом екстрасистолії почастишали, особливо посеред ночі, хоча Захарович тим не переймався. У грудні він вирішив передувати. Крім того, Анатолій Рева знав, що самі по собі екстрасистолії не є небезпечними: вони, очевидно, не мали наслідків. Рева думав, що коли ті серйозні проблеми виникнуть, йому й так прийде час помирати.

23:04... Ніколи раніше відчуття «важкої крові» не підкидало його так рано. Зазвичай екстрасистолії починали гупати його в розбудило до півночі. Щойно подумавши про це, Анатолій Захарович збагнув, що на цей раз усе інакше. Він відчував під рукою, що масувала зажирілі груди.

Удруге тяжко видихнувши, Рева ривком сів на ліжку, підтягнувши ступні до великого живота. «Що за фокуси?... дчуття в ділянці серця – будь-кого насторожить.

«А раптом так починається інфаркт?»

Чоловік приклав великий палець до лівого зап'ястка. Серце клацало рівно, але кволо. Він кілька разів глибоко вдихав і видихав. Ніби все нормально, це точно не інфаркт, та неспокій не вивітрювався. Рева щось відчував, що

«Мабуть, якась херня наснилася», – вирішив Анатолій Захарович і тут-таки почув, як внутрішній голос, протиснувшись крізь шум, а може, хтось просто перебрав...»

Рева гнівно хекнув і по-бичачому мотнув головою. Бути такого не може! Звісно, він добряче заклав за комір – Аронова пиячило по-чорному. Рева вихлебтав коньяку та віскі не менше за інших, значно молодших колег, але ніхто з них не ху чвалав пустелею, і при цьому практично не п'яніти, чим дуже пишався. Анатолій належав до вимираючого покоління ідповідальний, відданий роботі, – зазвичай він не вживав. Зате коли в АНТК ім. Аронова завершували випробування на ризикіпливих тестів та перевірок отримувало сертифікат типу і керівники підрозділів збирались за одним столом, Рева таку кількість алкоголю, яка будь-який інший організм увергнула б у безпробудну кому. На роботі наприклад, немає бомжів?... Бо коли вони йому набридли, він почав з ними бухати, і бухав, аж поки не перепив усіх до смерті.

Середа, 13 лютого – наступний день після початку комерційної експлуатації літаків «Аронова» компанією «Франс». Рева вийшов на повну. Авіатори почали пиячити о десятій ранку і до дев'ятої вечора спорожнили півтора десятки пляшок. Навіть одна пляшка «Remy Martin Louis XIII» за ціною двадцять чотири тисячі гривень. Поки шофер завозив борт до бази, сто. (Захарович вирішив не їхати до Іванковичів, села неподалік одеської траси на півдні від Києва, де рік тому стався трагічний випадок, де глибоко по цимбалах, що вони там запустили у Франції, і вона, побачивши, у якому стані причвалав її благодійник, останні дні Помпеї. Захаровичу було і зле, і добре водночас, він не хотів ніяких сцен, ніякої Помпеї, через що він не хотів ані на сімнадцятому поверсі висотного будинку за кількасот кроків від станції метро «Печерська».)

Порівняно із сьогоднішньою гулянкою вчорашня вечірка, організована французами у великій залі для нарад, була дуже скромним ранком для дошкільнят. Чи то через вроджену європейську скнарість, чи то з яких-небудь інших причин, Рева був більш убогий, ніж той, який пропонували пасажиром у залі відправлень аеропорту Париж-Північ. Із закусок було дуже мало, в довжину ледве перекривала дві фаланги вказівного пальця. (Пізніше на борту «ААРОНа 44» VIP-конфігурація літаків налістів назад до України, тверезий і тому трохи злий Григорій Авер'янов – права рука Анатолія Рєва, перший заступник панії «Авіалінії Аронова» – раз по раз повторював, що «...хай би в тих жабоїдів цюцюрки були, як оті бутерброди». Це була не сама фраза, а те, як Авер'янов її проказував. Росіянин за походженням, Григорій Авер'янов, хоч і зміг вивчити українське слово «цюцюрка».) З алкоголем на французькій вечірці зовсім не склалося. На вибір пропонували шампанське, й – о, Боже, у самому серці Франції! – жодної пляшки марочного коньяку. Останнього Рєва, ч-на-віч, Анатолій Захарович натякнув директору, що «Франс Континенталь» з такої нагоди могла б розщедрити, але нічого не відповів. Він не зрозумів, або вдавав, що не зрозумів Рєву.

Сидячи в позі Будди посеред свіжозастеленої, ще не вим'ятої постелі, президент Державного підприємства «Аронов» їд до Києва вони з колегами тільки й говорили, що про скупість французів.

– Свинство, – грузнучи в одному з глибоких шкіряних крісел, розміщених уздовж бортів VIP-літака, бідкався Захарович. – Бутербродами! Але алкоголь?! Ти таке колись бачив, Гришо? Як у столовій!

– Пф-ф, навіть згадувати не хочеться, Захаровичу, – підтакував Авер'янов.

– Невже так важко було накрити нормальний стіл?...

Гриша Авер'янов, надимаючи щоки, кивав.

Зате в Україні авіатори надудилися і за себе, і за французів. Згадка про те, як смачно пройшов день, остаточно зникла і на хвилику поринув у роздуми: «Дивина яка... – філософствував Рева, промацуючи набряклими очима щільні стіни літака, напої, а пити зовсім не вміють. Не цінують... – плачливе зітхання. – Куди тим французам до нас».

Переконавшись, що сонний, насичений етиловими випарами мозок здійснює фальшиву тривогу (із серцем нічого не сталося, животі заклекотало, немов у чайнику, що закипає, і до горла підступив терпкий ядучо-кислий клубок.

«Ого, які фінти!» – Захарович наморщився, машинально стискаючи губи та блокуючи стравохід. «Фінти» йому були невідомі, але змістом не все так добре, як би йому хотілося: чорт забирай, він таки перепив! За своє життя Анатолій Рева лише

, коли Толік навчався у 8-му класі житомирської середньої школи № 2. Відтоді Толік, по-перше, навчився правити з лишком, що відчутно підвищило здатність організму всотувати алкоголь без руйнівних наслідків для тих, хто

Утримавши відрижку під кадиком, Анатолій Захарович спробував заплющити очі. Від того тільки погіршало. Гривало його з теплої спальні й вкинуло в тельбухи невидимого торнадо. Темрява підсилила просторову дезорієнтацію. Блювотиння теплою в'юнкою змією лізе вгору стравоходом.

«Ну, ти подивись! Дожився!» – викривив губи, відкривши частокіл міцно зціплених зубів; Захаровичу стало гидко з 8-го класу. А тоді він згадав про хрумкі, незаймані простирадла (у квартирі на Печерську, по суті, ніхто не мав, бо дочка від першого шлюбу, два чи три рази протягом року ночував він сам, а решту часу житло пустувало) й просто посеред чистенького ліжка. Рева запанікував; не розціплюючи зубів, він скинув ковдру, скочив на ноги

Повернення у вертикальне положення і яскраве світло, підсилене глянцеви́ми білими кахлями ванної кімнати

«Темрява! Все через кляту пітьму», – зрозумів він. Щойно очі змогли зачепитись за який-небудь орієнтир і похитались, вестибулярний апарат вгамувався і нудоту ніби рукою зняло. Хоча в животі, під діафрагмою, досі глухо клекотало

Ванна блищала чистотою. Спираючись на вми́вальник, Захарович роздивлявся власне відображення у дзеркалі і яблука.

– Яка пика... яка пика... Ви тільки погляньте, панове! – крізь зуби з'ехидничав він. – У темному під'їзді не відрізнити

Блідо-жовту шкіру обсіпало бордовими крапками. На вилицях цятки проступили настільки щільно, що практично нечутно, але Захарович уперто не йшов на прийом до кардіолога. Ну, наче він не знає, що в нього тиск! Упродовж тижня не раз припи́рало, часом по двічі на день: зашийок наливався свинцем, зазвичай набряклі, завтовшки з олівця, що вуха заклада́ло. Аби вона знала про екстрасистолію, то взагалі згризла б його до хребта.

Захарович опустив погляд на раковину, проте не відходив від дзеркала, дослухаючись до організму. Нових поштовхів не було, але добре, наскільки добре може почуватись шістдесятидворічний чоловік, який увесь день пиячив, а потім

Усе ж, поміркувавши, Рева вирішив не ризикувати. Попри всі досягнення й регалії, незважаючи на показну суворість, він не був надміру пафосним, глибоко в душі лишаючись звичайним хлопцем із села (батьки Толіка переїхали в місто ще до його народження). Він зробив крок від рукомийника, розвернувся і став на коліна, правою рукою обхопивши унітаз. По тому схилив обличчя до горлянку і гучно виригав, обдавши долоню гарячим блювотинням.

– Отак краще, старий дурню, – пробурмотав він, віддихуючись. – Значно краще, – з пальців стікав густий корисний

Секунд п'ятнадцять він стояв, згорбившись над унітазом, упершись ліктями в обідок і тупо дивлячись на обляпане обличчя. Нарешті натиснув на кнопку зливу. Зашуміла вода.

Вимкнувши світло, Захарович почовгав назад до спальні. Годинник показував 23:16. Минуло дванадцять хвилин, певна річ, не знав. На цю мить Жерар Пеллерін, зважаючи на те, що Гастон Луї Лем'єр перебував у стані, блискавично на себе й уже знав, що в катастрофі рейсу 1419 загинуло не менше тридцяти людей: рятувальники встигли

Перед тим як улягтися на ліжко, Рева переконався, що обидва його мобільні телефони вимкнено. Чоловік досі відчував легке пригнічення. Страшенно хотілося виспатись.

Лежачи на спині й зану́ривши погляд у чорноту, за якою ховалася стеля, Захарович примусив себе думати про французам. Майже напевно, що дадуть. Чорти б вас усіх ухопили, кому, як не йому? Ніколи раніше європейським

О 23:04 Діану Столяр розбудило морозне поколювання між лопатками – хтось наче дмухнув холодним повітрям порожнечу там, де мав би бути її син. Та вже наступної миті заспокоїлась: Даня повзав по дитячому гумовому лопчику, аристократично схиливши кошлату голову, сидів Грубодупенко, задержуватий і свавільний котяр, тому, коли Діана підбрала його на смітнику біля під'їзду, Грубодупенко був милим і пухнастим кошенятком, як гавила той момент, коли Рижик вимахав в абсолютно некеровану шестикілограмову звірюку з очевидним нахилом в радіусі трьох кварталів. Грубодупенком його почали величати на другому році життя, і відтоді ця кличка пов

«Господи», – Діана зиркнула на настінний годинник і зрозуміла, що, сидячи, проспала цілу годину. Вона присіла, вирубилась. Жінка провела рукою перед очима і кліпнула, переконуючись, що їй не ввижається: Грубодупенко сидів, привезеними з минулорічної, першої у його житті поїздки до моря. Десь півроку тому Даня, підкоряючись пухнастому Грубодупенку. Не зі зла, просто перевіряв, скільки коти можуть витримати без повітря. Рудого врятував збіг обставин: зазвичай під час приготування вечері його від стола бульдозером не відтягнути, тим більше, коли готують рибу. Даня рослизнув на балкон, звідки успішно спікірував на подвір'я, вона почала його кликати... За хвилину до того Даня очав експеримент. Почувши голос мами, він утямив, що їй потрібен котик, і приволік Грубодупенка на кухню, коли хлоп'я підступило до плити, гордовито виставивши (все ще тримаючи за шию) kota перед собою, Грубоду

– Иця! Ма! Інїс... Иця! Иця!

Ліве око Грубодупенка страхітливо випирало з очниці (праве він утратив під час бійки із сусідським котом), пе

– Даню! – Діана не знала, сміятись чи плакати, видаючи зм'якле тіло з рук сина. – Відпусти! Так не можна – з

Грубодупенко оклигував півдня. Через тиждень після невдалої спроби асфіксії сталась нова ескалація конфлікту, що по кілька разів на день заганяв kota під диван, а потім сам же намагався його звідти витягти. Проблема полягала в тому, що зив під нього, а це означало, що Данило оббігав довкола канапи швидше, ніж кіт під нею крутився. Одного разу Даня пробував витягти за хвіст. Кіт шипів і борсався, хлоп'я ніяк не могло вхопити хвоста, а тому просунуло ручку гачка, попри кепський характер, Грубодупенко не займав дітлахів, певно, не вбачаючи в них достойних суперників. Даня не міг від великого «ума» і їм слід пробачати. Зате після того як Даня спробував витягти його з-під канапи за яйця, ера, якою якими сигналізували про наліт німецьких бомбардувальників під час Другої світової війни. Чути було на весь будинок, сидів у хлопчика на голові й ошаліло кусався. Віддерши kota від роздряпаної голівки, жінка подякувала Богів, що врятували в стані холодної війни, тож Діана неабияк здивувалась, побачивши, що кіт і хлоп'я вмостились на відстані від канапи, впершись підборіддям у груди, ця парочка могла перетворити спарену з кухнею кімнату на декорацію для дітей, а кіт наглядав за ним, неначе паж за родовитим шляхтичем.

Діана страшенно не любила, коли Данило вивалював на підлогу півкілограма дрібних мушель і камінчиків, особливо вночі – у складках дивана, у ліжках, в одязі, у взутті, у чашках і тарілках, необачно залишених на критично малій відстані у сім'ї були відносно нормальними, вони з чоловіком називали цю висоту «межею тотального винищування» (це її позначки, мала зникаюче малі шанси зберегти структурну цілісність), але не забороняла сину ними гратися. Даня вважала, що оловам і напівдикому забіяці-коту. Вона готова була дозволити їм гівном бавитися, аби лише викроїти хвилину

– Дань... – притишено покликала жінка. Нуль на масу. – Данило! – голосніше й суворіше, та все ж не настільки суворо, як бачив сні в ліжечку. – Час спати.

Грубодупенко блимнув єдиним оком на хазяйку, кілька разів лизнув плече, підвівся і перевальцем почала папати, наслідком надзвичайних подій не трапилося.

Данило повернувся до мами зосереджене личко і пролопотів:

– Амі, амі! Ла-ли... аюся, – а тоді дуже чітко й захоплено: – Мо-ре!

За місяць Данилові виповниться два роки, але він досі не розмовляє. Точніше – він говорить дуже багато як дитина, і поки що одним із двох, значення яких можна було зрозуміти, не звертаючись за допомогою до логопеда чи психолога, це бісило Діану, доводило її до сказу, бо слово «мама» з невідомих причин Даня ігнорував. Він знав його, розу

– Так, море, – усміхнувшись, повторила Діана. – На морі було гарно, правда? – але посмішка згасла, щойно побачивши, що Даня через яку жінку незлюбила гальку й мушлі (ї про яку навмисно уникала думати), полягала в тому, що камінці давалися йому в ас додому.

– Ходи до мене, – вона простягла руки, запрошуючи сина до себе на коліна. Спроба № 2: можливо, цього разу

– Амі! Мо-ре! Аюся, – Даня насупився, показуючи, що не хоче спати, а хоче гратися.

– Гаразд, добре, можеш взяти камінці із собою.

Малюк просявав, компромісний варіант його цілком влаштовував, на мить зосередився, вибрав два гладенькі

– Море... – прошепотів він, уможовитись зручніше. Це слово не сходило з його вуст із серпня минулого року: в Діани воно стало болючим нагадуванням про останні сонячні дні у сім'ї, про час, коли все було нормально, не про його довгообразне обличчя не викликала в неї рвотного рефлексу.

Куди не глянь, усе нагадувало про Гену. Діана починала тихо ненавидіти своє житло – затишну двокімнатну квартиру, о все – посуд, меблі, запахи, навіть подряпини на стінах, – наче електромагніт, відхиляло її думки і воскрешало спогади про місяців відтоді, як вона випакувала Геннадія.

Заколисуючи сина (Даня згорнувся клубочком, стискаючи в долонях по камінчику і з останніх сил намагаючись бути активним, вона гарно все обміркувала й зважила, та, попри це, щойно за Геною, грюкнувши, зачинилися двері), Діана мислила «а що якби...» і вдень, і вночі розпирала зсередини голову. Неймовірно важко жити, продовжувати займатися, одночасно із цим усвідомлювати, що інших варіантів не було: вона не могла не вигнати того телепня. Просто не могла. Від нього двійко дітей – двох чудових, але таких різних хлоп'ят.

Діана нізащо не наважилася б вказати Гені на двері, якби не вірила, що він не спробує повернутися. І Гена спробував, котра мала слабкість до поетів і завжди ставала на бік зятя (чим, природно, дратувала дочку). Всі спроби з тріском не відповідала. Коли стало зрозуміло, що поговорити по мобільному не вийде, Гена вирішив перехопити Діану за руку, і тоді, коли вона хотіла вийти, він кричав «Гена! Гена!» – кричав молодший; старший тільки вдома запитав, чому вони не можуть побачити батька.

За іронією долі Гена полишив спроби примиритися якраз тоді, коли Діана готова була йому пробачити. Востаннє, а, довго мовчав. Зрештою задерев'янілим від похмілля язиком він пролепетав куце привітання, а наприкінці ледве

– Я люблю тебе, Діано.

– Це минеться... – відповіла вона і поклала трубку. На очі навернулися сльози. Діана не любила його, давно не любила, але з нею життя, котре й співіснуванням не назвеш, радше якоюсь аномальною формою симбіозу між представниками різних видів, аслуговує на увагу, – це недовершене вміння римує слова; особливо, коли протягом останніх двох років ця рима була об'єктом об'єкту, і особливо після того, що сталося на тому клятому сайті. І все ж вона бажала, щоб Гена повернувся. І в залишає в тобі чимало намулу. За п'ять років людина, що постійно товчється поруч, обплітає тебе зв'язками, і двійко таких чудових дітлахів. Діана знала, що навряд чи надалі поважатиме Геннадія як чоловіка, про секс із ним не йшлося на цій планеті!..), але й життя без нього не уявляла, крім того, зараз їй, як ніколи, потрібна допомога. Жінка в неї, однак... наступної спроби чоловік так і не зробив. Після 2 січня Гена більше не приходив, не телефонував і не писав.

Даня позіхнув, роззявивши рота, наче удав, хоча очей уперто не стуляв.

– Данило Геннадійовичу, ви спати збираєтесь чи ні?

– Аюся! Ати-ати, – відповідь нібито виглядала ствердною, от тільки головою хлоп'я гойдало заперечно.

– Спи. Заплющуй оченята і спи. А то зараз із коридора прийде старий дід і забере тебе у свій мішок!

Данило Геннадійович умить склепив повіки, аж лоб побрижився. Крихітні пальці конвульсивно стиснули гладенькі

«Як добре, що ця дурнувата оповідка поки що діє», – подумала Діана. Зі старшим це вже не проходило. Правду кажу?

Через кілька хвилин, так і не випустивши з рук камінці, Даня заснув. Жінка віднесла його до спальні й уклала на ліжко, а обома синами, що спали на зіставлених упритул ліжках, підіткнула ковдру Артемові і повернулася до великої

Діана вилізла з ногами на диван, задерла голову на годинник, а тоді похмуро зиркнула в напрямку кухні. Треба їй встигнути!

Наступного тижня Діана виходить з декретної відпустки і повертається на роботу. До народження Артема вона працювала в офісі, а тепер у відділі продажу та післяпродажного обслуговування ДП «Аронов». Займалась просування «ААРОНа» на європейському

. Два дні тому, у понеділок, їй зателефонував начальник відділу і розповів, що на носі контракти з Болівією, «С» і ненав'язливо натякнув: якщо хоче повернутися, то мусить виходити зараз, через півроку чи навіть через місяць. Батька, Родіона Столяра, ніхто не триматиме Діану в ДП «Аронов» просто так. Жінка образилась, але погодилася, бо навіть зраділа, оскільки протягом останніх трьох місяців домашня рутинна кісткою стала в горлі. Без Гени вона не могла жити – за дітьми-доглядального комбайна.

Діана відвела погляд від кухні і спробувала відтіснити думку про те, що треба ставати до плити: з наступного понеділка їй потрібно приготувати сьогодні, бо завтра їй буде ніколи. Обое – й Артем, і Данило – підуть до садка вперше. Обое у віці двох з половиною років у нього діагностували бронхіальну астму, і лікарі порадили не квапитись. Простудилася (лікарі попереджували, що з дитячою астмою так часто буває), хоча Діана все одно хвилювалася.

Обхопивши коліна руками і прихилившись боком до спинки дивана, жінка обдумала все, що має зробити завтра. Вона хотіла вилікувати хвороби Артема, завести синів до садка, залишити Даню на годину-півтори в ясельній групі, після чого владати Артема. Траплялися напади астми. За меншого Діана не турбувалася: Данило був ще тим урвиголовою – себе не контролює. Але старший син, жінка несамохіть скулилась. Вона боялась нових нападів, і разом з тим розуміла, що не має права бути вдома через роботу. Астма розвинулась, коли Артем був достатньо дорослим, він сприйняв хворобу осмислено, що не могло бути з ним замкнутим, відсторонився від активних ігор, зосередившись на комп'ютері та книгах (незадовго до того, як його діагностували з астмою виникли проблеми із соціалізацією). У свої чотири роки старший син Діани уявлення не мав, що таке дитячі хвороби, незрозумілих понять дорослого світу на кшталт «іпотеки», «алкоголізму» чи «аліментів». Артему чотири роки, він розуміє, що з кожним роком йому все важче вдаватиметься сходитися з однолітками.

Думки про повернення на роботу неминуче привели до спогадів про батька. Протягом 1999–2012 років Родіон Столяр був автором проектних робіт зі створення регіонального пасажирського літака «ААРОН 44» і до кінця, коли 26 лютого 2012 року він відзначити заслуги Родіона Столяра, дві літери для назви літака було взято з його імені. Спочатку результати проекту були позитивними. Коли підняли питання про те, щоб дати літаку нормальне ім'я, хтось з інженерів запропонував сформувати назву з імені Рєва, президент ДП «Аронов»; Олексій Рудик, хрещений батько Діани, у 2000–2008 роках один із заступників Родіона (до смерті Родіона); Родіон Столяр і Микола Бахарев, заступник Родіона, що відповідав за випробування та сертифікацію, склали назву ААРОН: Анатолій – Алексей – Родион – Николай. Хтось в АНТК спробував заперечити, сказав про семітизм. Проект аж ніяк не був пов'язаним із євреями чи Ізраїлем: просто більшості директорів сподобалось ім'я «Aronov AARON 44».

Минулої зими Родіон Столяр несподівано помер на п'ятдесят шостому році життя на третій день після перенесеної операції і попроситися з батьком. Вона не могла згадати, коли востаннє перед смертю бачила його. За місяць? За півроку? За кілька днів до Нового року їй не зателефонувала матір, повідомивши, що тата неприємного завезли до лікарні.

Пройшло більше року, але й зараз Діана відчувала, як очі наповнюються сльозами від згадки про батька. Вона згадала, як, розчаровувалася від самого свого народження. Коли Софія Столяр, мама Діани, завагітніла, Родіон страшенно боявся літати, спочатку – на планерах, потім – на одномоторних турбопропелерних літаках, як неквапом плекатиме в ньому своїм крильцями у повітря важезні машини з металу. Родіон мріяв, що колись розділятиме із сином ейфорію, дивлячись з висоти на дерев'яну дошку до лискучого красеня з алюмінію і композитних матеріалів, уперше розганяється на злітній смузі. Софія Столяр не захотіла. Родіон обожнював дочку, з того моменту, коли вона заговорила, ставився до неї, наче сина. Діана це знала, відчувала і, незважаючи на безмежну, часто ретельно замасковану любов до батька, хотіла, щоб він пішов університету, не бажала йти на роботу до АНТК ім. Аронова, підкреслено не вдягала шолом, гасаючи з Геннадієм до дитини заміж.

«Боже, якою я була дурепою...»

Поправивши рукою подушку, Діана лягла на спину і прикрила передпліччям очі.

«До біса ті котлети! Завтра якось упораюсь».

М'язи ніг та спини стугоніли від звичної втоми, але сон не йшов. Жінка перескочила думками у завтрашній день. Вона хотіла, щоб на неї залишили б малих на нього, владнала б усі справи з дитсадком. Та й необхідності відправляти Даню й Артема до садка не було. Але Гена облажався, підставив їй – як завжди. Після того, що сталось у листопаді, вона нізачо не зателефонує йому.

Діана відчувала, як у грудях зростає ядуча суміш образи й неприязні. Гена ніколи нічого не доводив до пуття! Саме тому вона ненависною Діані рисою характеру її чоловіка. Пальму першості, беззаперечно, утримував тривкий, монолітний характер. Жінка сприймала за незначний (ага, ще б пак!..) побічний ефект богомного способу життя молодого й перспективного чоловіка. Осені, жінка зрозуміла те, що її батько намагався ненав'язливо натякнути відразу після знайомства з Геною: її батько – любленець шмаркачок, – повний мудак. І що найгірше – Гена подобався людям саме з цієї причини. Худорлявий

будь-якій компанії і, як очманілий, гасає Києвом на розмальованому маркерами мопеді «Peugeot Elyseo 125». можливості змінитися.

Діана простягнула руку до вимикача, погасила світло, зручніше вмостилась на дивані і заплющила очі, топлячи присилувати себе і таки насмажити котлет, інакше завтрашній день перетвориться на пекло. Вона ніколи не вийти її ще одним виявом непокори надміру педантичному й дисциплінованому татку. Як писав Гессе, ненавидіти амих, нас не хвилює.

Засинаючи, Діана все ще сподівалася, що наступного ранку станеться диво і Геннадій зателефонує.

14

13 лютого 2013, 23:34 (UTC +2)

Печерськ, Київ

Анатолій Захарович Рева проспав рівно сімнадцять хвилин. Удруге він прокинувся о 23:34 і на цей раз точно з і спальнею вітальні, негучно, але настирливо бренькотів примітивну поліфонічну мелодію стаціонарний теле

«С-собаки... – подумав чоловік, розплющив одне око і зиркнув на годинник. – Ну, кому може знадобитися тара

Телефон продеренчав хвилину і затих. Рева з полегшенням зітхнув.

«Мабуть, дружина, – мигнуло в помутнілому мозку. За відсутності нормального сну голова стала помалу повни ад на потилицю. Захаровичу було боляче думати. – І чого їй не спиться, старій шкапі?» Крім дружини і дочки, ц

Анатолій Захарович перевернувся на лівий бік. Щойно він уткнувся носом у холодну частину подушки, телефон заричав. Йому здалося, що на цей раз мелодія лунає гучніше, значно гучніше, а хвилина розтягнулася на ціл ін не хотів, бо знав: якщо розходиться, заснути буде важче.

Зрештою телефон стих.

І майже відразу задеренчав утретє.

– Бля! – рохнув Анатолій Захарович, підхоплюючись з постелі. – Я її приб'ю!

Звичайно, прибивати він нікого не мав наміру. Дружина в Реві мала ще той характер, іноді нагадуючи діжку з се і вся в радіусі сотні кілометрів. За останні п'ять років Анатолій не міг пригадати жодної сварки, у якій взяв би і», вишпетити її так, щоб до смерті пам'ятала. Щоправда, кількох секунд, що відділяли Реву від телефону у віталь ого на фіг? На дідька псувати такий славний день? Можна зняти й покласти слухавку або – ще краще – висмик ближчі півтори години можна було забути) перемогла.

Чоловік схопив трубку і вдавив її у вухо.

– Алло! – найкращим начальницьким голосом, від якого на планерках інженери хіба що в штани не дзюрили,

– Це Авер'янов, – пролунало в трубці. Від того, як офіційно почав розмову перший віце-президент, Анатолія п і ніколи не називали один одного за прізвищем. До всього, Григорій прозвучав не так, як завжди, інакше, яко разд, за винятком одного: голос був відсутнім. Ні, не так – спустошеним. Від тих двох слів війнуло космічним х соченної труби, якого-небудь промислового димоходу, і просто промовив «Це Авер'янов» – не викрикнув, а са

Не так офіційність, як незвичний тембр збили Реву з пантелику й утримали в горлянці весь словесний шлак, н

– Звідкіля у тебе цей номер? – спитав Анатолій.

– Твоя дружина дала.

Рева вибухнув, не встигнувши подумати про те, для чого Авер'янов дізнавався у його дружини номер телефону.

– Гришо, ти імбецил затраханий!!! Жертва, блядь, пізнього аборту! Якого хера ти їй подзвонив?!

Григорій Авер'янов відповів тим самим байдужим, вакуумним тоном:

– Захаровичу, «44-й» розбився.

Рева заткнувся. По-вепрячому засопів, мізкуючи, пережовуючи щелепами щойно почуту фразу.

Авер'янов несміливо кахикнув і уточнив:

– «44-й» розбився у Франції.

Либонь, сторонньому могло би видатись, що остання фраза майже не відрізняється від попередньої, але в Рева здавалося, от-от полізе із горлянки. Різниця між «сорок четвертий розбився» і «сорок четвертий розбився у Франції» і російське підприємство ВАСО,[46 - ВАСО (рос. Воронежское акционерное самолетостроительное общество) виготовляє літаки «Ил-96-300», «Ил-96-400Т» та окремі деталі до «Airbus A320».] де «ААРОН 44» збирали за ліцензією «Авіалінії України», корейська «Air Koryo», кубинська «Cubana Airlines», центральноамериканські «Air Panam» і кілька лайнерів закупили Міністерство надзвичайних ситуацій і Міністерство оборони Російської Федерації. П'ять лайнерів – вони також могли розбитися. Звісно, втрата літака є вкрай неприємною подією, особливо, якщо з літака, літак «Air Koryo» (з кожним із молодих пілотів, які прибули з Північної Кореї навчатись пілотуванню «сорок четвертий» – ні на крок, пильнуючи кожен їхній рух, кожен погляд і перехресно спостерігаючи один за одним, що надзвичайно небезпечно, коли падає абсолютно новенький лайнер на другий день після початку експлуатації в одній із найбагатших країн світу).

«Ні, ні, ні! Чорт забирай, ні-і-і!!!»

– Гришо, даю останній шанс. Якщо це твоя п'яна вигадка... якщо це такий сраний жарт, можеш покласти трубку.

Будь-хто інший на місці Анатолія вилив би на Авер'янова цистерну матюків, проте Рева був не-пальцем-роблем. Він був кимось іншим, ким гіменцем пелюшки, а тому нутром відчував, що ситуація серйозна і зараз не час лихословити. Більше того, Григорій Авер'янов говорить серйозно. Авіаконструктори можуть нещадно кепкувати один з одного, обсипати один одного ітак навіть близько не готовий, можуть обдавати холодною водою льотчиків-випробувачів після перших вдалих польотів і п'яними – не жартують про авіакатастрофи.

– Захаровичу, – твердо відчеканив Авер'янов, – без жартів. Двадцять хвилин тому «ААРОН 44» розбився під час польоту.

– Господи Боже... Господи Боже... – залепетав Анатолій Захарович, сподіваючись, що все це сон, подумки благочестливо молячись. – Ого... Гришо... Господи, Господи... За що це мені?

Наступна репліка прозвучала невлад:

– Я телефонував тобі на мобільний, – не змінюючи тембру, сказав Григорій. Реві здалося, що він чує голос, записаний на магнітній стрічці. Він не міг згадати слова з різних, записаних невідь-коли промов Григорія Авер'янова, зліпив їх докупи і зараз жорстоко розпізнавав кожну мить проіснувала й секунди. Рева не тішився ілюзіями, він розумів (чорт забирай, він зрозумів це ще тоді, коли почав розмовляти з Григорієм), – не сон. Усе насправді.

– Я вимкнув їх, – Анатолій метався квартирою, вмикаючи світло в усіх кімнатах – кухня, ванна, туалет, вітальня, спальня, збудження, мусив робити хоч щось. – Вирубив обидва. Хотів виспатись.

Авер'янов промовчав.

– Ти зараз де? – бовкнув Рева, конвульсивно стискаючи й розтискаючи кулак: невимкнених ламп у квартирі було багато.

– Їду в таксі до офісу. Гнати службову було б довше.

Остання фраза вказала Анатолію Захаровичу, у яке русло слід спрямувати гарячкову енергію. Він кинувся до дверей. Розчахнувши дверцята, Рева побачив кілька прозорих пакунків з новими, жодного разу не вдягнутими сорочками.

й костюм. Притискаючи трубку плечем, чоловік загірб одяг і перекинув його на диван.

– Господи... – мовив він, розриваючи пакунок і дістаючи блакитну сорочку. – А що конкретно сталося? Він звал

– Ні. Наразі жодних подробиць.

Анатолій, не розпакувавши до кінця, покинув сорочку, змотався до спальні, відшукав шкарпетки і повернувся аче школяр, якому сувора вчителька нагадала про сколіоз та супутні хвороби, і тихо поставив найстрашніше з

– Жертви?

– За попередніми даними, – Григорій перевів подих, на денці пластмасового голосу нарешті позначились емо , – на борту було п'ятдесят двоє пасажирів і членів екіпажу. Судячи з того, що мені описали, без жертв не обій чно підтверджено смерть одного працівника наземних служб аеропорту.

– А-а-а-ай, – простогнав Захарович. Чоловік не міг повірити в те, з якою легкістю найкращий день його життя вжив? Ну, хоч хтось?... Гришо, не мовчи!

– Я... Захаровичу, чорт, Я НЕ ЗНАЮ! Мені телефонував Гуерін, він зараз прямує до аеропорту, він сам налякани

«Гуерін... – Рева уявив, як той зараз почуватися. Француз купував kota в мішку. Він знав, що ризикує, поклада заоханих: прийміть, розпишіться. – Але, чорт забирай, ні! Ні! Літак хороший! «ААРОН» нормальний! Проблем рокинуться посеред бурі з лайна. Чимало з них до кінця тижня підуть на дно. Рева не міг передбачити, як обер вчий директор авіакомпанії «Франс Континенталь», буде першим із тих, хто покотиться соціальною драбиною

– Слухай, може, це диверсія кацапів? Може, гобліни з ВАСО навмисно напартачили, щоб очорнити літак і таки

Із першого дня, коли росіяни взялись за розроблення «Сотки», між регіональними літаками «Аронов ААРОН 4 в ближньомагістральних авіалайнерах нового класу на найближчі роки на порядок перевищували виробничі до останнього часу «Аронов» не мали стабільного виходу на північноамериканський та європейський ринки. чи Венесуели, довгострокові економічні прогнози виглядають зовсім не такими оптимістичними. Основа ста риторіально розосереджений малий та середній бізнес. Тільки бізнес, для якого швидкість важливіша за ціну, невеликими містами стали економічно доцільними. Люди, що мандрують у власних справах за власні гроші, , таких як Росія чи Україна, малий та середній бізнес не є основою економіки, і пасажирів не вистачає, щоб зр ші авіапарки, літаки менше зношуються, відтак потреба в нових машинах надзвичайно низька. На хирлявому на проблеми, що супроводжували «Superjet» від початку розроблення, а також на те, що російські інституції н ты Сухого» не мала наміру здаватися. У ВАСО теж не все проходило гладко. Колись могутній авіабудівний заво звільнити тисячу працівників, а чистий збиток протягом 2010 року сягнув 2,4 млрд рублів. Навіть зростання п ти кінці з кінцями. Попри це, Рева не вірив у те, що говорив. Боротьба між «Гражданскими самолетами Сухого ом просто дикою, але ніколи не виходила за межі економічної площини. Він не вірив у диверсію. Як? Та й наві

Григорій Авер'янов заперечно гмикнув і нагадав про те, що Анатолій Захарович і так знав:

– «Французький» «ААРОН» був нашого зборки, з «Авіанта». Це на 100 % наш літак – до останнього гвинтика.

– Прокляття!

Рева чекав, коли Авер'янов покладе трубку: одягатись, постійно притримуючи біля вуха слухавку, було незруч

– Гришо, я мушу збиратися.

– І ще одне... – тут-таки вклинився Авер'янов, неначе злякавшись, що бос покладе трубку раніше, ніж він відва

– Ага? – бовкнув Захарович, однією рукою натягаючи штанину.

– Я думаю про... – перший віце-президент ДП «Аронов» умовк.

Пауза затягнулася. Рева сильніше втиснув трубку у вухо, так, наче хотів продавити нею голову.

– Про що? – у відповідь – тиша. – Алло! Алло! Гришо, ти ще тут?

Несподівано Рева подумки перенісся майже на півстоліття назад, у 1965-й, у восьмий клас, згадавши день, коли одного дня наприкінці березня вирішили навмисне (він зрозуміє це значно пізніше) напоїти його, щоб покарати його за крадіжку: алкоголь розбудив кожен атом його тіла, у мозку, здавалося, розцвітали квітки, ейфорія змінилася жахом (це слово «нірвана»), яке заступала ще більша ейфорія. Чотирнадцятирічний Толік просив ще, йому відразу ж давали ще. Він думав: що більше вип'єш, то краще буде – помилка, якої припускаються майже всі, хто «причащається» впродовж життя. Він притомного, але аморфного, наче свіжозварена макаронина, Толіка під двері квартири, натиснули кнопку дзвінка, і батько допитувався, де його чадо совалося і скільки примудрилося випити (наче це мало якесь значення). Толік був у полоні. Вижив. По тому п'ять з половиною років рубав ліс за полярним колом в одному із «санаторіїв» ГУЛАГу. Він новенький килимок півлітра смердючої юшки, Захар Рева озвірів. Він вирвав з розетки подовжувач, склав його в кишеню, і в ідніцях, часом по голові. Якоюсь миті Реві-старшому здалося, що дріт, укритий ізоляційним матеріалом, не повинен бути настільки гнучким, як він навідався долонями. Кілька разів не стримався і вгатив по спині хлопця кулаками. Анатолій Рева пригадував, як вперше боячись виблювати вдруге. А йому хотілося – о-о-о, всі демони пекла можуть підтвердити, як йому тоді хотілося.

и горло, після особливо болючих ударів блювотиння проривалося в ротову порожнину, але він заштовхував їй аб'є його до втрати свідомості, якщо хоча б цівка протиснеться крізь губи...

Поза всяким сумнівом, то був найгірший день його життя.

Того вечора, наприкінці березня 1965-го, Толік виблював лише раз. Сьогодні протягом останньої години Анатолію б'є, згадавши, як, далячись, заковтував гірке блювотиння впереміш зі сльозами й шмарклями, згадавши, як коли не торкатися пляшки, Рева несподівано подумав, що сьогоднішній день має всі шанси стати ще гіршим.

15

14 лютого 2013, 00:17 (UTC +2)

Серійний завод «Авіант», Київ

Сорокавосьмирічний Григорій Авер'янов почувався так, наче за той час, поки їхав на таксі до штаб-квартири «Авіант», постарів років на десять-п'ятнадцять. Причина крилася не тільки в тому, що він, як і решта вищого керівництва компанії «Франс Континенталь». (Спогади про гулянку завдавали фізичного болю, саме дійство виглядало тепер як з тих, хто був на вечірці, не встигли не те що протверезіти, а навіть заснути по-людськи, як один з «обмитих» на відміну від Анатолія Реви, після святкування не склепив очей і протягом останньої години страшенно хвилювався про катастрофу, він мав кілька телефонних розмов, що визначили його долю, напевно, на найближчі десяти роки. Надалі домовлявся про переліт до Парижа на найближчий час із чартерною компанією «Скай Дрім», організаторами «Скай Дрім» працювали в режимі 24/7 і вже за хвилину повідомили, що в них є вільний «Hawker 800 XPi», [47 - вироблений корпорацією «British Aerospace» на початку 1980-х років. З 2007-го його виготовляє компанія «Hawker» з довжиною 4 900 км. «Hawker 800 XPi» – одна з модифікацій цього літака.] а пілоти будуть готові впродовж години. Авер'янов поглинуте сірим туманом, але усвідомлював, що відтепер змінити нічого не може. Лишалось просто чекати. І

Він сидів у кріслі Реви (колись давно колеги обмінялись дублікатами ключів від своїх кабінетів – про всяк випадок), і чекав на приїзд Анатолія.

Завібрував телефон. Григорій витягнув з кишені iPhone старої моделі, три роки тому подарований Анатолієм. На екрані, що від абонента «ШАФІН» надійшло текстове повідомлення:

«Я в Борисполі».

Натиснувши «Відповісти», Авер'янов швидко набрав:

«Літак буде готовий через 40 хв. Один з пілотів чекає в Терміналі С», – запевняючи себе, що тремтіння рук – це нормально, він думав.

Він очікував смс у відповідь, але Дем'ян Шафін нічого не надіслав. Не витерпівши, Григорій схопив до рук телефон.

«Не облажайся».

На цей раз Шафін відписав майже відразу:

«Не дрейф...І не задовбуй».

За хвилину-півтори Григорій узявся набирати нове повідомлення:

«Не забудь, що в Орлі тебе не зустрічатимуть. До РН добираєшся сам. Я перетелефоную Пеллеріну, коли буде можливість. Перед тим як завернути таксі до офісу, Авер'янов заїхав до Шафіна, розбудив його і пояснив усе особисто. Дем'ян завше розумів його з півслова, а це означає: знає, що робити.

«Як же невчасно», – кусаючи губу, думав Григорій (наче загибель сорока дев'яти людей може бути вчасною...).

яна до Франції без відома Реви, але усвідомлював, що іншого вибору немає. Якщо він хоче найближчим часом винен забути про правила і переступити через... через що? Рештки давно зітлілої дружби? Через себе самого?

Вони ніколи не були близькими приятелями, хоча Авер'янов відчував, що Анатолій Рева думає інакше. Сам думав, що б у Реви до нього виникли батьківські почуття, але забагато для того, щоб стати щирими, рівноправними друзями.

Анатолій Рева познайомився з Григорієм Авер'яновим 1993-го, за рік після того, як очолив конструкторське бюро молодого спеціаліста Реви порекомендував колишній однокласник, на той час уже професор на кафедрі літакобудівництва і авіаційний інститут (KAI) (з 2009-го – Казанський національний дослідний технічний університет ім. А. М. Туполєва). Того Авер'янов працював у Казанському авіаційному виробничому об'єднанні ім. Горбунова, де випускали бомбовоз. Авер'янов вступив в аспірантуру KAI. Після розвалу Радянського Союзу авіабудівний ринок у СНД посипався, наче картковий ринок, втрачаючи молодих працівників. Григорій Авер'янов був фантастично обдарованим інженером, але роботу не мав пропозицію від Реви.

Довго працювати інженером Григорію не довелося. Незабаром стало зрозуміло, що молодому білявому росіянину. Авер'янов виявився без перебільшення геніальним стратегом. Він першим озвучив задумку створення транснаціональної авіакомпанії «Аронов АР-124» для перевезення великогабаритних нестандартних вантажів. У 1994-му така авіакомпанія була створена, її назвали «Airfoil Naviland», що взяла на себе маркетинг, пошук замовників, забезпечення юридичного і фінансового супроводу на міжнародному ринку. Протягом 1994–1999 років основну частку доходів авіаційного концерну «Аронов» приносила конструкторський відділ і втримуючи компанію на плаву. Григорій Авер'янов помалу здобував визнання й пошани. Коли в авіабудівний концерн «Аронов», росіянин обійняв посаду першого віце-президента, одночасно очоливши зростання Авер'янова припинилося.

А Григорію хотілося ще.

Шлях нагору, наче корок у шийці пляшки, перекривав Анатолій Захарович Рева. Всі почесті, похвали й нагороди. Під кінець нульових років така ситуація йому набридла, Авер'янов утомився імітувати сердечну дружбу з Ревим. Імпульсивні дев'яності, непогано заробляючи в часи, коли ВАСО чи КАВОО ім. Горбунова дихали на ладан; завдяки йому він вступивши в нове тисячоліття; якби не він, то половини літаків, що зараз складають основу прибутку компанії, х років він також не сидів, склавши руки. Авер'янов забув, що таке стояти за кульманом чи длубатись у налаштування комп'ютерне проектування – системи автоматизованого проектування (САПР).] зате коли заходило про рекламу і продажі в закритий (хіба що колючим дротом не обмотаний) європейський ринок, а за спиною – грізного конкурента Р

І що за це отримував? Мізерну зарплатню першого віце-президента.

Останньою краплею стала історія з Ельдаром Гараганом. Анатолій Рева, безперечно, усвідомлював, що без дозволу олігарху. З наявних кандидатур він вибрав Авер'янова, людину, якій найбільше довіряв. Переговорив йому розмову грошима. Авер'янов погодився. Спочатку Григорій зрадив – і додатковому прибутку, і можливій зміні статусу у концерні криється шанс прослизнути нагору й нарешті посісти омріяне крісло на вершині піраміди. Радість тривала, але різниці між поняттями «щедро ділитись» і «жбурляти недоїдки» і, судячи з усього, після зміни форми власності вийшов на Гарагана і запропонував йому альтернативні варіанти привласнення концерну.

Катастрофа «сорокчетвірки» у Франції все неймовірно ускладнила. З того моменту, коли Григорію зателефонував бився, є жертви, о, Ісусе Всемогутній, я не знаю, що робити», все стало дуже, дуже складно. Навіть для такого нещастя, і про концерн.

Двері широко розчахнулися. Анатолій Рева влетів до кабінету і тут-таки спинився, наче наткнувшись на невидимий бар'єр. Скотина! Росіянин сидів, відкинувшись, з відсутнім виразом на обличчі, злегка закучерявлений, але скри, проте він швидко опанував себе, списавши вибрик колеги на спричинене звісткою про аварію «АРОНА».

Григорій пересилив бажання підскочити й звільнити крісло. Ні разу не зморгнувши, він витримав гострий погляд бік, перш ніж устати і вийти з-за столу. Попереду чекала непроста розмова, Авер'янов мусив, як шахіст, думати про виведення з рівноваги, гарно роз'юшити, водночас не доводячи до кипіння.

Суплячись, Анатолій обійшов стіл з іншого боку і впав у крісло.

– Ну, що там? Розкажуй.

– Є три новини: погана, хороша і дуже погана, – Авер'янов крутив у руках iPhone.

Рева морщив лоба. Голова тріщала. Хоча найгіршим було те, що він не міг позбутися важкого присмаку блювотки.

– Гришо, бляха, ми, що, на шоу «Стань сраним мільйонером»? – захрипів президент. – Викладай за порядком.

– Не скидай, Захаровичу, я теж невиспаний, п'яний і розгублений.

Анатолій гнівно блиснув підпухлими, налитими кров'ю очиськами (ти розгублений?... розтуди твою маму, наш осто РОЗГУБЛЕНИЙ?!!) і відмахнувся:

– Кажи вже.

– Погана новина: я щойно розмовляв телефоном з мес'є Жераром Пеллеріном, який очолив рятувальні роботи. Вижило лише четверо.

Повагавшись, Авер'янов вирішив поки що не повідомляти Анатолію, що один із цих чотирьох – це командир

Рева помасажував пальцями скроні. На забрезклому, у багряних крапках обличчі президента не можна було не помітити ечерська на вулицю Туполева, що неподалік станції метро «Святошин», він устиг морально підготуватись до не

– Отже, сорок дев'ятеро, – процідив він, стискаючи голову долонями так, немов збирався її розчавити. – Сорок

– Так, усе правильно, – підтвердив перший віце-президент, – разом із працівником наземних служб – сорок де

Перша велика катастрофа «ААРОНа».

– Ох, бляха, – прохрипів Рева, відвівши ліву руку, а правою на мить прикривши очі.

Григорій не зводив холодного прискіпливого погляду з шефа. Президент АНТК ім. Аронова виглядав жалюгідно. ет: посивіле, зазвичай ретельно вкладене волосся розтріпану копицею стирчало над лобом, на обвислих щ

– Зате є й хороша новина. Працівник, що загинув на землі, був водієм снігоочисника. Власне, катастрофа стал Слово честі: навіть не знаю, як тобі розповісти. Коротше, під час посадки «ААРОН 44» врізався у снігоочисник,

На секунду чи дві лице Анатолія перетворилось на божевільний калейдоскоп: емоції зі швидкістю світла змінн ригорій подумав, що обличчя його боса от-от підсвітиться посмішкою.

– ЩО-О?! ПОВТОРИ, ЩО ТИ СКАЗАВ! – без жодного сліду кволості, яка ще мить тому деформувала голос, проре

– Літак заходив на посадку на смугу, якою рухався снігоочисник, не blower,[50 - Snow blower (букв. з англ. – той, рібає сніг прилаштованим попереду автомобіля ковшем, після чого пропускає його через спеціальний венти тивність blower'ів може сягати 10–15 тонн снігу за годину, а вага автомобіля – 30 тонн і більше. Є інший тип сн чепний модуль з підвісною щіткою позаду: грейдер – для відгортання снігу на узбіччя, а щітка – для підчищанн е ж немаленький, тонн на дванадцять, не менше, – Авер'янов міг далі не розказувати. Рева уявляв, як усе стал ативна швидкість заходу на посадку становить 250–260 км/год; за такої швидкості лайнер не вціліє, навіть якщ пасажирам закуски, що вже й казати про снігоочисник. Результати зіткнення були кошмарними.

Хоча по-справжньому важливим було інше.

Присутність снігоочисника на смузі не давала змоги повісити провину за катастрофу на когось конкретно. Мо перетинала смугу, на яку приземлявся літак. Може, команда диспетчера була правильною, а водій неправильно и, скерувавши «ААРОН 44» на закриту для очищення смугу. Рева швидко збагнув: хай який із трьох розглянути таку! О, так, мабуть, це прозвучить безсердечно, але Авер'янов з біса має рацію: для розробників авіалайнера л! Основне тепер – вчасно вкинути її у французький інфопростір, до того, як журналоги озброяться гівномета

Ущипливе відчуття полегкості переповнило Анатолія Захаровича. Рева відкинувся на спинку крісла, на мить в них на морозі. Григорій Авер'янов не спускав з Анатолія очей (сірі зіниці неспокійно смикались) і відразу заува ступили настороженість. Достоту, як Авер'янов і очікував.

– Слухай, Гришо, – Рева постукував кульковою ручкою по столу, вперши погляд у клавіатуру відімкненого нар

відченому авіатору знадобилось небагато часу, щоб змодельовати в голові ймовірний перебіг подій, що перед

– Ось це і є та дуже погана новина, про яку я згадав на початку, – награно зітхнув Григорій.

– Не розумію, – вигнув брови Захарович.

– Що ти хочеш почути?

Рева різко мотнув головою і вп'явся роз'ятреними очима в обличчя Авер'янова. Наче боксер, що пропустив ві

– Що за ідіотське запитання?!

– Захаровичу, я запитую про те, що саме ти хочеш почути: офіційну версію, яку завтра – чи то пак, уже сьогодні – офіційно запізнитої реакції пілотів, чи... чи ти хочеш дізнатись мою суб'єктивну думку?

Анатолій змовчав, не вловлюючи, до чого хилить його колега. Хоча дещо він потроху починав розуміти: Авер'янов мілу гру. Несподівано Рева відчув, як по спині пробіглись мурашки, а під немитими пахвами потепліло: а що, я давно випивали віч-на-віч, ділились потаємними планами чи скаржились на проблеми з дітьми? Коли він востаннє міг пригадати.

Не дочекавшись реакції, Григорій правив далі:

– Пеллерін сказав, що цієї ночі Францію накрив сніговий буран. Упродовж двох годин випала півмісячна норма снігу (усе було, буде встановлено в ході слідства) через те, що до останнього моменту не бачили снігоочисника. Я гадав, виявився винним – пілот, диспетчер чи водій, – ми повинні підкреслювати, що вирішальним фактором, який пр

Захаровичу стиснуло груди. Хотілося глибоко вдихнути. Причому не раз і не два. Він стримався, нараз усвідомив, що пояснення виглядало цілком задовільним, а Реву більше хвилювала різка зміна поведінки людини, яку він знав, зверху і знизу... якось недосяжно. Так, наче це він був начальником, а Рева – підлеглим, а не навпаки. Безцеремонно він заскочив Григорія у своєму кріслі. Розмова скидалась на дурнувятий фарс, ще один розіграш, але Рева усвідомив, що туди, куди він хотів, туди йому щось ховалося.

– Тоді в чому проблема? – переборюючи дискомфорт у грудях, мовив Анатолій.

Григорій, немов насміхаючись із шефа, витримав гіперболізовану паузу.

– Пам'ятаєш історію зі Столяром?

– Родіоном? – чергове ідіотське перепитування. Наче в АНТК ім. Аронова був ще один Столяр, що мав безпосередньо визначити, що коїться в голові Григорія. Страшенно не хотілося вести розмову навіпаки. Рева почув, що йому з гіросмейстером.

– Так.

Обое чудово знали, про що йдеться.

– І що? – звів брову Захарович.

Авер'янов картинно примовк.

Секунда... дві... п'ять... десять... Мовчанка ставала нестерпною.

За чверть хвилини Рева озвався, ретельно добираючи слова, так, наче остерігався, що їх підслуховують:

– Ти думаєш, що це могло... – він прикину, підшукуючи, чим замінити дієслово «спричинити». – Могло вплинути на ситуацію, якщо б намагався пригадати, що такого було у звіті Родіона Столяра. Так, у пам'яті зринули нюанси – чи то з приводу абсолютно нічого! – що могло б призвести до катастрофи. Столяр був затятим перфекціоністом, готовим розкрити паливної економічності виходили на 0,5 % нижчі за розрахункові. Рева спробував пригадати, що ще фігуру

Авер'янов відказав так само незрозуміло:

– Я гадаю, Захаровичу, така ймовірність є, – Григорію раптом стало немислимо жарко. Дико захотілось підняти лілий незадовго до цього, він стримався, не показуючи співрозмовнику, що його щось турбує. – Поки не розшиф

– Їх уже знайшли?

– Навіть не починали. Наразі загасили пожежу і працюють над загиблими.

– Хоча яка різниця? – прогугнявив Рева. – Все одно раніше чи пізніше відшукають, – він думав про те, що цей б то спокій і полегкість, то багрянний відчай і лоскитливе відчуття вільного падіння в бездонну прірву. – Гришо, а ипробування.

Авер'янов ворухнув плечима і закотив очі, мовляв, ти ж знаєш, як ми їх проводили. У цю мить йому прийшло

«Я в літаку. За кілька хвилин злітаємо».

– Французи чіплятимуться за будь-що, щоб перекласти частину відповідальності на когось іншого. Але нічого «...або зробимо так, щоб їх не побачив ніхто». Завершальну частину фрази Григорій озвучив лише подумки. –

– Що? – спершу Реві здалося, що йому приверзлося. Чоловік припинив думати про звіт Столяра чотирирічної аеропорту Париж-Північ.

Григорій відкотив рукав гольфа і зиркнув на годинник:

– На цей момент літак із Дем'яном на борту відчалює від VIP-терміналу в Борисполі і за хвилину вирушить до П

Роздувши ніздрі, Рева не зводив очей зі співрозмовника. Бунт?

Анатолій достеменно знав про Дем'яна Шафіна три речі: перше – він єврей, друге – він украй хріновий спеціальн третє – він на 100 % людина Авер'янова. Чого Рева не знав, так це того, звідкіля Шафін узявся. У резюме, перекрпорацій, зареєстрованих у вельми екзотичних місцях, настільки екзотичних, що для того, щоб знайти окреми м'ян Шафін влаштовувався на посаду віце-президента з фінансів та економіки ДП «Аронов», більшість зазначених з них. Жодної не було, як не було можливості з'ясувати, чи існували вони насправді. Одна з компаній була зареєстрована для прокладання труб з України для американської компанії «Oceaneering», що займалась видобутком нафти в Африці, котре через німецький «Bayerische Hypo-und Vereinsbank» надавало допомогу АНТК ім. Аронова під час здійснення документи потрібні для проведення грошового переказу в Луанду, Ангола. На що йому відповіли, що «UniCredit» в Україні, що ці країни підозрюють у потуранні тероризму, торгівлі людьми та зброєю. Втім, Анатолій мусив визнати, що не вважувати, перетворити на готівку будь-яку суму, незалежно від того, звідки її надіслано чи куди потрібно відправити. Людина на кшталт Дем'яна Шафіна стає незамінною.

Рева припускав, що Шафін та Авер'янов здибалися саме в Анголі або на переговорах, пов'язаних із постачанням літаків АНТК ім. Аронова невдовзі після того, як Авер'янов повернувся з останнього відрядження на старіших літаків «АР-24» та «АР-72», виготовлених АНТК ім. Аронова за часів Радянського Союзу. До 2002 року літаки не експлуатували урядові війська, а тому вони потребували обслуговування. Нові літаки Ангола не купувала, з

Але якийсь стосунок може мати Шафін до розслідування катастрофи їхнього літака?

– Якого біса він там робитиме? – не приховував здивування Анатолій Захарович. – І чому Шафін?! Цей йолоп н

Авер'янов провів пальцями по хвилястому волоссю. «Старому шістдесят два, либонь, щонайменше сорок із них

– Бо проблема, яку нам, можливо, доведеться вирішувати, не технічного характеру, – перший віце-президент Гостомеля, Гостомель – селище міського типу на північному заході від Києва, за 2 км від якого знаходиться аеродром, де в Парижі побачив літак у лівреї «Аронов Airlines» до того, як від нашого концерну прибуде офіційний представник

Очі Анатолія покруглишали. «Це не бунт, – подумав він, – це п'яний дебош».

– Гришо, ти перепив, – якби в голосі Авер'янова було хоч трохи менше серйозності, Реву насмішив би дитячий сміх, але нав або не розумів (що значно гірше), і це стримувало бажання висміяти Григорія. – Я тебе не впізнаю. Ти заре

Авер'янов слабо посміхнувся, піднявши над рядом пожовтілих зубів припухлу губу. Вперше від початку розмови про Шафіна, почне верещати й лаятися через те, що хтось, не порадившись з Його Величністю, наважився. Між ДП «Аронов» та компанією «Скай Дрім» існувала домовленість про співпрацю, представники авіабудівної компанії не бачили потреби в необхідності «ганяти» за кордон значно більший за «Gulfstream G150»[52 - «Gulfstream G150» – покращена модифікація розробленого корпорацією «Israel Aerospace Industries» наприкінці 1970-х років. Його виробляє корпорація «Gulfstream Aerospace» з м. Спрінгфілд, штат Коннектикут, США. Довжина 28,7 м, розмах крил 25,2 м, висота 7,6 м. Максимальна швидкість 914 км/год, дальність польоту 4572 км.] чи «Hawker 800 XPI» «ААРОН 44» власного виробництва. Проблема була не в грошах: Григорій страшився витрати рахунок, проте відмова ДП «Аронов» оплачувати переліт, замовлений одним із директорів, наробила б гучний скандал. Григорій хотів гарантії так, щоб про це знало якомога менше людей, або хоча б так, щоб якомога менше знало про те, що він їде.

Кінець ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию (<http://www.litres.ru/maksim-kidruk/zhorstoke>)

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.

notes

Примечания

1

АНТК – Авіаційний науково-технічний комплекс.

2

Париж-Північ (фр.).

3

Хочеш полетіти – позбудься лайна, що тягне донизу (англ.).

4

Тоні Моррісон (1931 р. н.) – американська письменниця, лауреат Нобелівської премії з літератури (1993), лауреат Пуллітерської премії (1980), опублікований 1977 року.

5

Джаред Даймонд (1937 р. н.) – американський еволюційний біолог, фізіолог, біогеограф, автор науково-популярних книг з екології, інгвістики, генетики й історії.

6

Coordinated Universal Time (UTC) – синхронізований світовий час. Загальноприйнята точка відліку локального часу чи Лондона (нульовий часовий пояс). UTC +2 означає, що поясний час на 2 години випереджує поясний час середній час за Гринвічем) і позначали GMT.

7

Англ. Auxiliary Power Unit (APU) – додаткова силова установка.

8

METAR (англ. METeorological Aerodrome Report – метеорологічний аеропортовий звіт) – уніфікований код для повідомлення про силу та швидкість вітру, хмарність, стан злітної смуги тощо.

9

ІКАО (від англ. ICAO – International Civil Aviation Organization) – Міжнародна організація цивільної авіації. Підприємство надає унікальні чотирилітерні коди аеропортам світу.

10

Реймс, Орлеан, Бове – міста у Франції.

11

МАК – Міждержавний авіаційний комітет, виконавчий орган 12 країн колишнього СРСР з питань цивільної авіації та зслідування авіакатастроф.

12

EASA (англ. European Aviation Safety Agency) – Європейська агенція авіаційної безпеки.

13

Скорочено від «PARKING BRAKE ACTIVATED» – стоянкове гальмо активоване (англ.).

14

Перевірено (англ.).

15

Французькі регіональні авіалінії зі штаб-квартирою в Парижі.

16

Скорочено від «PARKING BRAKE RELEASED» – стоянкове гальмо відтиснуто/звільнено (англ.).

17

Скорочено від «IGNITION» – запалення (англ.).

18

N1 та N2 – визначальні характеристики роботи авіаційних двигунів. N1 відповідає швидкості обертання втяжн

о значення), N2 позначає швидкість обертання вала компресора реактивної турбіни (у більшості сучасних авіаційних двигунів для кожного із двигунів літака) виведено на цифровий дисплей перед пілотом.

19

1 вузол = 1,852 км/год = 0,514 м/с.

20

Екіпаж, зайняти місця для зльоту (англ.).

21

V1 – швидкість прийняття рішення – максимальна швидкість, за якої пілот може скасувати зліт і загальмувати літак після проходження V1, пілот повинен продовжити зліт, набрати мінімально необхідну для безпечного розбігу швидкість відриву – швидкість, за якої підйомна сила повітря, що набігає на крило, достатня для відриву літака.

22

Rotate (з англ. буквально – крути, обертай) – вигук, яким пілот, що спостерігає за показами приладів, повідомляє про досягнення швидкості відриву (англ. rotate speed), після чого пілот повинен потягнути (крутнути) штурвал на себе, тим самим збільшити кут атаки.

23

У радіозв'язку «Roger» є загальноприйнятим відповідником фрази «Вас зрозумів» або – більш точно – «Я зрозумів».

24

Абревіатура на позначення аеропорту ім. Шарля де Голля, найбільшого аеропорту французької столиці.

25

«Airbus A320» – серія вузькофюзеляжних пасажирських лайнерів, розроблених компанією «Airbus S.A.S.», першими в аеропортах застосували електродистанційну систему керування (англ. fly-by-wire).

26

Париж-Орлі (фр. L'aéroport de Paris-Orly, код IATA: ORY) – цивільний аеропорт, розташований за 14 км на південь від Парижа.

27

«ATR-72» – двомоторний турбопропелерний ближньоміжконтинентальний літак, збудований французько-італійською компанією Airbus Helicopters, здатний до 1 300 кілометрів.

28

В аеропортах для підвищення безпеки та зручності орієнтування руліжні доріжки, або доріжки для маневрування літаків (A, D, E, K), комбінацією латинської літери та цифри (B1, C3, H4) або двома великими латинськими літерами позначаються назви руліжних доріжок згідно з правилами фонетичного алфавіту НАТО, у якому кожній літері латинського алфавіту присвоєно слово (A – це «Alfa», B – «Bravo», C – «Charlie», D – «Delta», E – «Echo» і т. д.). Назва доріжки «Сьєрра-Віктор» означає, що її позначено SV. Аналогічно – назва «Новембер-Папа» відповідає позначці NP.

29

«Snøveaasen» – норвезька компанія зі світовим ім'ям, спеціалізація якої – виготовлення великогабаритної снігоочисної техніки. Назва компанії походить від норвезького слова «snø», що означає сніг, і «vea», що означає машина.

30

1 фут = 0,3048 метра.

31

«ArcelorMittal» – найбільша металургійна компанія світу, котра на кінець нульових років контролювала 10 % світового ринку сталі. Компанія є результатом злиття французької компанії «Arcelor» та індійської «Mittal Steel», що належала індійському бізнесменіві Лакшмі Мітталу.

32

Мо (фр. Meaux) – містечко у Франції (49 тисяч жителів) у департаменті Сена і Марна на північному сході від Парижа.

33

Реймс – місто і комуна на північному сході Франції в департаменті Марна регіону Шампань-Ардени. Населення

34

Доріжка, маркована літерою J.

35

ILS (англ. instrument landing system – система посадки за приладами, або курсо-глісадна система) – сукупність навігаційних засобів, які забезпечують літаку можливість польоту в умовах поганої видимості (туман, дощ чи сніг) дає змогу вирівняти літак щодо посадкової смуги і безпечно привести його до посадки за отриманими від курсо-глісадної системи радіосигналами. Втім, залежно від особливостей аеропорту та місцевості, де відбувається приземлення. Якщо в разі досягнення певної висоти (яку в авіації називають висотою прийняття рішення, ВПР) літак не зможе побачити посадкову смугу (не бачить вогнів смуги), посадку скасовують і літак спрямовують на друге коло. Розрізняють 5 категорій посадкових систем: I (ВПР більше за 30 м), IIa (ВПР менше за 30 м, але більше від 15 м), IIb (ВПР менше за 15 м) та IIc (без обмежень – посадка за навігатором).

36

Скорочено від «LANDING GEAR» – шасі (англ.).

37

Для прикладу візьмемо злітно-посадкову смугу 04L-22R в аеропорту Париж-Північ. Якщо літак йде на посадку з $39^{\circ}6'$; округляємо $39^{\circ}6'$ до 40 , ділимо на десять і отримуємо номер смуги – 04. Якщо літак заходить на посадку з $219^{\circ}6'$; округляємо до 220 , ділимо на десять і отримуємо 22 – номер цієї смуги в тому разі, якщо лайнер наб

Якби смуга в аеропорту Париж-Північ була одна, її позначали б 04-22. Але в Париж-Північ – дві паралельні смуги. Злітно-посадкова смуга додають літеру L або R. Якщо авіалайнер наближається до аеропорту з південного заходу, північніша з двох смуг – південніша, – відповідно, правою (04R). Для лайнерів, що заходять на посадку з північного сходу, – все навпаки. Тобто, аеропорт Париж-Північ має дві злітно-посадкові смуги: 04L-22R (північніша, ближча до терміналів) та 04R-22L (південніша, далі від терміналів).

38

ЗУПИНИСЬ: ПОПЕРЕДУ ЗЛІТНА СМУГА (англ.)

39

В описаному аеропорту Париж-Північ висота диспетчерської вишки більша за висоту прийняття рішення (30 м), тому цьому літакам усе ще дозволено приземлятись, є нормальною.

40

Глісада – траекторія польоту літального апарата перед приземленням.

41

Перемикач «Take-off/Go around» (англ. «Зліт/Друге коло»), або «TO/GA» – це перемикач на автоматі тяги в кабіні літака. Перший режим використовують під час зльоту, другий – активують перед заходом на посадку. Як тільки здійснити безпечне приземлення, перестановка важелів тяги в положення «TO/GA» забезпечує миттєве збільшення тяги і блокування будь-яких команд автомата тяги, котрі призначені для втримування літака в посадковій конфігурації і найбільш ефективним способом скасувати посадку і повести літак на друге коло.

42

На друге коло!!! Злітний режим! (англ.).

43

Аеродинамічний екран – ефект різкого збільшення підйомної сили крила під час польоту на невеликій відстані від поверхні, тільки сформована не шляхом надходження повітря внаслідок дії спеціальних механічних пристроїв, а утворення аеродинамічного апарата.

44

Ма, я тебе люблю! (фр.).

45

Екстрасистолія – несвоечасне скорочення серця чи окремих його камер. Вияви екстрасистолії: коротка пауза у ритмі, після якої виникнення неприємних, можливо, болючих відчуттів. Екстрасистолії трапляються у 60–70 % людей. Фактори ризику: міцного чаю й особливо – міцної кави.

46

ВАСО (рос. Воронежское акционерное самолетостроительное общество) – авіабудівне підприємство у Воронежі, яке виготовляє окремі деталі до «Airbus A320».

47

«Hawker 800» – британський двомоторний реактивний літак бізнес-класу, розроблений корпорацією «British Aerospace» та «Beechcraft». Розрахований на перевезення від 8 до 13 пасажирів на відстань 4 900 км. «Hawker 800 XPR» – одна з модифікацій.

48

Казанський авіаційний інститут (КАІ) (з 2009-го – Казанський національний дослідний технічний університет ім. А.М. Прохорова) заснований у 1932 року.

49

CAD-системи (від англ. Computer Aided Design – комп'ютерне проектування) – системи автоматизованого проектування.

50

Snow blower (букв. з англ. – той, що здуває сніг) – різновид аеропортової снігоочисної техніки, що згрібає сніг через спеціальний вентилятор, який викидає («видуває») сніг на значну відстань убік від машини. Продуктивність – до 10 тонн і більше. Є інший тип снігоочисників – так звані sweeper'и. Sweeper має грейдер попереду і причепний щіткою ззаду, а щітка – для підчищення за ним смуги. Sweeper'и значно менші й легші.

51

Гостомель – селище міського типу на північному заході від Києва, за 2 км від якого знаходиться однойменний

52

«Gulfstream G150» – покращена модифікація двохмоторного реактивного літака бізнес-класу «Gulfstream G100» ків. Його виробляє корпорація «Gulfstream». Розрахований на перевезення 6–8 пасажирів на відстань до 6 000