

Андрей Пономарев



Лётчик-испытатель.
Книга 1

Андрей Пономарев
Лётчик-испытатель

«Автор»

2026

Пономарев А. В.

Лётчик-испытатель / А. В. Пономарев — «Автор», 2026

Майору Пайку доверяют испытать сверхсекретный истребитель, который должен стать лучшим в мире. Но уже в первых полётах он замечает опасные особенности машины — и, пытаясь докопаться до правды, нарушает протоколы. Его отстраняют. Другой пилот погибает. Проект замораживают. Вскоре Пайк оказывается на войне с Китаем, где каждый вылет может стать последним. Но когда испытания возобновляют и гибнут ещё двое лётчиков, становится ясно: только он способен понять эту машину. Теперь майору предстоит вернуться туда, откуда его изгнали, и подняться в небо на истребителе, который не прощает ошибок.

© Пономарев А. В., 2026

© Автор, 2026

Андрей Пономарев

Лётчик-испытатель

Благодарю Евгения Курылёва за подачу идеи и вдохновение.

Все события происходят в вымышленной вселенной, которая хоть и очень сильно похожа на нашу, но также имеются кардинальные отличия! В науке и технике, политике, экономике. А также в ряде исторических событий!

Глава 1 Письмо с синей печатью

Меня зовут Тихон Тихонович Пайк.

Да, именно так: Тихон Тихонович. Имя, отчество — будто специально придуманы для человека, который должен был родиться в тишине, жить незаметно и умереть где-нибудь в старой деревне, под скрип половиц и запах печной золы. Отец любил повторять, что имя влияет на судьбу. Мать смеялась и говорила, что с такой фамилией меня всё равно рано или поздно занесёт либо к воде, либо в зубастую историю.

К воде меня не занесло. Зато зубастых историй хватило на несколько жизней вперёд.

Мне двадцать восемь лет. По меркам обычной мирной жизни — возраст, когда люди только начинают уверенно произносить слово «будущее» и перестают оглядываться на юность. По меркам авиации — возраст странный. Уже не мальчишка, которому доверили машину и небо, но ещё не седой инструктор с тяжёлым взглядом, который знает цену каждому лишнему движению руки. А по меркам войны... по меркам войны мне иногда казалось, что я старше собственного отца.

Недавно мне присвоили звание майора.

В приказе было написано: «за боевые заслуги, проявленное мужество, высокий профессионализм и исключительную результативность при выполнении задач в условиях интенсивного противодействия противника». Сухие слова. Правильные. Отшлифованные канцелярией до такого состояния, что в них не осталось ни дыма, ни огня, ни крика по радиосвязи, ни белой полосы от ракеты, уходящей в ночь.

Я стоял в строю, слушал, как начальник гарнизона читает приказ, и думал не о звёздах на погонах. Думал о тех, кто мог бы стоять рядом, но не стоял. О тех, кто в последнем эфире успевал сказать только половину позывного. О тех, кто шутил за пять минут до вылета, будто заранее спорил со смертью и проигрывал ей не сразу, но честно.

Моя война началась раньше, чем я успел привыкнуть к собственному отражению в зеркале военного общежития. Сначала были учёба, тренажёры, первые самостоятельные вылеты, строгие инструкторы и небо, которое казалось огромным, пустым и терпеливым. Потом небо стало тесным. В нём появились чужие отметки, перехваты, приказ на поражение, разрывы, помехи, ложные цели, тепловые ловушки, беспилотные рои, пилотируемые машины нового поколения, управляемые людьми, которые тоже умели жить в небе и не хотели умирать.

Мы называли их просто — «вражеские машины». Но за каждой машиной был кто-то. Пилот. Такой же живой, как ты. Такой же упрямый. Такой же уверенный, что правда на его стороне. Иногда — опытный настолько, что после боя ты, вернувшись на базу, долго сидел в кабине уже выключенного самолёта и понимал: если бы он сделал одно движение на долю секунды раньше, тебя бы не было.

Мне доводилось сбивать таких. Не горжусь этим так, как любят писать в газетах. Не хожу по коридорам, звеня медалями. Не рассказываю курсантам за ужином, как «красиво» горела машина противника. В бою нет красоты. Есть работа. Есть холод в груди. Есть скорость, при

которой мысль должна быть быстрее страха. Есть решение, принятое раньше, чем ты успел его осознать.

Но факты остаются фактами. В одном из самых тяжёлых вылетов я вывел из боя десять вражеских боевых машин. Десять. Не учебных целей, не слепых беспилотников старого класса, а полноценных истребителей, за штурвалами которых сидели опытные пилоты. Тот день потом разбирали по секундам. По графикам. По записям с бортовых систем. По переговорам. Одни говорили — невозможное стечение обстоятельств. Другие — пример идеального тактического чутья. Третьи молчали, и я уважал их больше остальных.

Сам я помню не десять побед. Я помню, как на третьей минуте боя у меня пересохло во рту. Как на восьмой минуте правое плечо зануло так, будто его сдавили тисками. Как на двенадцатой минуте я понял, что остался один против группы, и почему-то именно тогда стало спокойно. Как диспетчер сорвался на крик, требуя уходить на запасной коридор. Как я ответил: «Не могу. Они пройдут к нашим». И как после последней отметки на экране стало пусто.

Слишком пусто.

Потом меня начали называть одним из «неубиваемых». Так называли не только меня. Было несколько пилотов, которые возвращались из таких вылетов, откуда не возвращались по всем законам математики, механики и здравого смысла. Нас боялся противник. О нас писали в закрытых сводках. Наши фамилии шептали на аэродромах, и вокруг них быстро выросла та самая дурная легенда, которую сами лётчики обычно презирают, но иногда всё равно используют как броню от собственных кошмаров.

«Неубиваемые истребители». Звучит красиво, если не знать, что у каждого такого «неубиваемого» есть список погибших друзей, который он носит внутри себя вместо молитвы.

Когда военные действия закончились, мне казалось, что я наконец-то смогу выдохнуть. Не сразу, конечно. Такие вещи не заканчиваются по приказу. Нельзя просто подписать документ, убрать самолёты в ангары, снять шлем и стать прежним. Война ещё долго живёт в мышцах. Ты просыпаешься ночью от резкого звука за окном. Строишь на небо и машинально ищешь следы. В ресторане садишься лицом к выходу. В толпе считаешь расстояния.

Но всё же стрельба прекратилась.

Меня перевели в Борисоглебск — город старый, авиационный, с таким особым запахом окраинных аэродромов, где керосин смешивается с осенней листвой, горячим металлом и столовской гречкой. Там располагалась учебно-боевая часть, в которой молодых пилотов готовили к тому, что учебники всегда называют «реальными условиями применения авиации».

Я стал инструктором.

Честно говоря, первое время это казалось мне наказанием. Не потому, что я не уважал курсантов. Наоборот. Я слишком хорошо понимал, куда они стремятся и что может ждать их за красивыми словами о долге, мастерстве и небе. Но после фронтовых вылетов сидеть рядом с мальчишкой, который слишком резко берёт ручку на себя и не слышит предупреждений, было мучительно. Хотелось рывкнуть, выдернуть управление, заставить его почувствовать опасность кожей.

А потом я понял: если я не научу его сейчас, кожа ему уже не поможет.

Полгода в Борисоглебске прошли странно. С одной стороны — однообразно: подъём, построение, занятия, тренажёры, полёты, разборы, бумажная работа, вечерняя тишина казарменных коридоров. С другой — каждый день приносил новый оттенок. Один курсант впервые садился без моего вмешательства и после посадки дышал так, будто только что поднял гору. Другой терялся в сложной ситуации, потом молча приходил вечером и просил объяснить ещё раз. Третий хвастался, что ничего не боится, а я видел, как у него дрожат пальцы перед первым ночным вылетом.

Я учил их не быть героями. Герои слишком часто погибают красиво и бесполезно. Я учил их возвращаться. Думать. Не злиться на приборы. Не спорить с машиной. Слушать эфир.

Беречь ведомого. Не верить первой лёгкой победе. Не презирать противника. Не считать себя бессмертными.

Особенно — не считать себя бессмертными.

Иногда по вечерам я выходил за пределы части и долго шёл вдоль тихих улиц Борисоглебска. Город жил своей жизнью: женщины несли пакеты из магазинов, подростки курили у подъездов, старики сидели на лавках, в окнах светились кухни. Мирная жизнь была рядом, буквально за забором. И всё равно между мной и ею лежала невидимая взлётная полоса, через которую я никак не мог перейти.

В тот день, когда пришло письмо, с утра шёл мелкий дождь.

Не сильный — такой, который не шумит, а висит в воздухе, как серая пыль. Учебные полёты перенесли на вторую половину дня, курсанты ворчали, техники радовались возможности спокойно ковыряться в машинах, а я сидел в классе предполётной подготовки и проверял отчёты.

На столе стоял остывший чай. В коридоре кто-то спорил о погоде. За окном мокрый флаг на мачте прилип к древку, будто устал развеиваться.

Дверь открылась без стука.

— Товарищ майор, разрешите?

Я поднял глаза. На пороге стоял старший лейтенант Климов, дежурный по штабу. Молодой, аккуратный, с лицом человека, который очень старается не показывать любопытство.

— Разрешаю, — сказал я.

Он вошёл и положил на стол плотный конверт.

Конверт был не местный. Это я понял сразу. Бумага — тяжёлая, гладкая, с водяным знаком. В левом верхнем углу — эмблема командования армии ВВС Россия: крылатый меч на фоне восьмиконечной звезды. Печать — синяя, не сургучная, но похожая на старые командирские печати, которые будто специально делают такими, чтобы человек перед вскрытием успел подумать о последствиях.

— Пришло по спецканалу, — сказал Климов. — Под роспись.

Я расписался в журнале.

Климов ещё секунду постоял, ожидая, видимо, что я сразу вскрою конверт при нём. Я посмотрел на него. Он понял намёк, вытянулся и вышел.

Дождь за окном стал гуще. Я повертел конверт в руках. Смешно, но от бумаги пахло не канцелярией, а дорогой — холодным воздухом вокзала, металлическими поручнями, мокрыми шинелями, дальними приказами. Бывают письма, которые ещё не прочёл, а уже знаешь: после них день не вернётся на прежнее место.

Я аккуратно вскрыл конверт ножом для бумаг. Внутри лежали два листа и отдельная карточка допуска. Текст был коротким. Слишком коротким для того, что за ним стояло.

Мне предлагали прибыть в распоряжение Центрального опытно-испытательного авиационного подразделения «Сармат-Восток», расположенного в районе города Ахтубинска, для участия в программе лётных испытаний перспективного истребителя нового поколения.

Формулировка была именно такая: «предлагается».

Не «приказывается».

В армии слово «предлагается» обычно означает, что кто-то наверху хочет оставить тебе иллюзию выбора. Но здесь тон был другой. Почти уважительный. В письме упоминались мои боевые заслуги, опыт действий в условиях насыщенного радиоэлектронного противодействия, способность принимать самостоятельные решения в нестандартной обстановке. В конце стояла подпись генерал-полковника авиации Руднева, командующего армией ВВС Россия.

Я прочитал письмо один раз. Потом второй. На третьем чтении поймал себя на том, что смотрю уже не на текст, а сквозь него. Новый истребитель. Перспективная машина. Испытания.

Внутри шевельнулось что-то давно знакомое. Не радость. Не страх. Скорее тот самый острый внутренний отклик, который появляется у лётчика, когда он впервые видит на стоянке самолёт, о котором ещё никто не говорит вслух. Машину с закрытыми воздухозаборниками, без опознавательных знаков, под охраной людей не из местной комендатуры.

Я откинулся на спинку стула.

За полгода инструкторской службы я почти убедил себя, что мне хватит. Что я могу жить без неизвестности, без предельных режимов, без этого тонкого, почти болезненного ощущения, когда человек и машина становятся одним существом, и от твоего дыхания зависит больше, чем от приказов штаба.

Почти.

В дверь снова постучали. На этот раз осторожно.

— Войдите.

Заглянул капитан Ордынцев, мой заместитель по учебной группе. Широкоплечий, спокойный, из тех людей, на которых можно оставить класс, самолёт и половину собственной жизни.

— Тихон Тихонович, курсанты по второй группе готовы к разбору. Погодники дают окно после четырнадцати ноль-ноль.

— Хорошо. Через десять минут подойду.

Он заметил конверт на столе. Заметил печать. Но спрашивать не стал. За это я его ценил.

— Что-нибудь срочное? — только и сказал он.

Я сложил письмо, убрал обратно в конверт и некоторое время смотрел на свои руки. Руки были обычные. Сухие, крепкие, с тонким шрамом на костяшке большого пальца. Этими руками я держал штурвал, подписывал похоронки, принимал поздравления, поправлял ремни на курсантских креслах.

— Возможно, — ответил я. — Очень возможно.

Ордынцев кивнул.

— Понял.

Он закрыл дверь, и я остался один.

Решение, как ни странно, пришло легко. Не потому, что я был безрассуден. И не потому, что мне надоела учебная часть. Просто некоторые дороги не выбирают — их узнают. Как лётчик узнаёт свой самолёт по силуэту в сером рассвете. Как солдат узнаёт приказ, который ещё не произнесён.

Я достал чистый лист и написал рапорт о согласии участвовать в программе испытаний.

Писал медленно, аккуратно, без лишних слов. «Прошу считать меня готовым к направлению...» «С условиями допуска ознакомлен...» «Об ответственности предупреждён...» В конце поставил подпись: майор Т. Т. Пайк.

Буквы получились ровные. Только точка после подписи чуть продавила бумагу.

К вечеру стало известно, что я уезжаю. В части новости распространяются быстрее радиоволн, особенно если их никто официально не объявляет. Курсанты смотрели на меня с тем выражением, с каким мальчишки смотрят на человека, уходящего туда, куда им пока нельзя. Техники делали вид, что заняты работой, но провожали взглядами. Начальник части, полковник Романов, вызвал меня после ужина.

Его кабинет пах мокрой шинелью, табаком и старым деревом. На стене висела карта районов полётов. Романов стоял у окна, заложив руки за спину.

— Значит, Ахтубинск, — сказал он, не оборачиваясь.

— Так точно.

— «Сармат-Восток»?

Я промолчал. Он усмехнулся.

— Можешь не отвечать. У меня тоже когда-то был допуск повыше нынешнего. — Полковник повернулся. — Садись.

Я сел напротив него. Он долго смотрел на меня. Не как начальник на подчинённого. Скорее как человек, который уже видел многих лётчиков до меня и многих проводил после.

— Ты хороший инструктор, Пайк, — сказал он. — Неудобный, резкий временами, но хороший. Курсанты тебя боятся и слушают. Это редкое сочетание.

— Спасибо, товарищ полковник.

— Не благодари. Я не комплимент делаю. Я пытаюсь понять, стоит ли мне злиться на командование за то, что у меня забирают такого человека.

— И как?

— Бесполезно злиться на погоду и на командование. Оба явления выше человеческой логики.

Я впервые за день улыбнулся. Романов достал из ящика стола небольшую папку.

— Документы на перевод подготовим к утру. Формально — временное направление. Фактически... сам понимаешь.

Я понимал.

Испытательная авиация редко отпускала тех, кто ей подходил. Она не была похожа на строевую службу. Там не просто летали. Там разговаривали с будущим на языке риска. Проверяли то, чего ещё нет в наставлениях. Искали границы машин, а иногда — собственных возможностей. И если новый истребитель действительно был тем, о чём намекало письмо, то возвращение в Борисоглебск могло оказаться не таким скорым, как хотелось бы курсантам.

— Тихон, — вдруг сказал Романов уже без звания. — Ты ведь понимаешь, что после войны люди иногда путают тягу к небу с желанием снова оказаться на краю?

Я посмотрел на него.

— Понимаю.

— И?

— Я не ищу смерти, товарищ полковник.

— Это хорошо. Но смерть иногда принимает приглашение даже без поисков.

В его голосе не было пафоса. Только усталость.

— Я знаю, — сказал я.

Он кивнул и протянул мне руку.

— Тогда лети. И если там действительно делают новую машину — заставь её уважать пилота.

Я пожал его руку.

— Постараюсь.

Ночь перед отъездом я почти не спал. Собирался долго, хотя вещей было немного. Форма, полётный комбинезон, планшет, несколько личных записей, старая фотография родителей, складной нож, подаренный отцом, и потрёпанный блокнот, в который я записывал не мысли — мысли на войне слишком быстро меняются, — а ощущения от машин. Как ведёт себя на пикировании. Как слушается на малой скорости. Где начинает лгать вибрацией. Где предупреждает честно.

В два часа ночи я вышел на улицу. Дождь закончился. Над Борисоглебском висели низкие облака, но в разрывах виднелись звёзды. Аэродром спал не полностью — аэродромы вообще никогда не спят до конца. Где-то гудел дизель. На стоянке мигали огни. Вдалеке тёмными силуэтами стояли учебно-боевые самолёты, похожие на птиц, которые сложили крылья, но не забыли небо.

Я прошёл к полосе и остановился у ограждения. Полгода назад мне казалось, что это место станет для меня паузой. Передышкой. Может быть, началом новой жизни. Теперь я пони-

мал: это был не конец войны и не начало мира. Это была промежуточная высота. Эшелон ожидания.

— Не спится, товарищ майор?

Я обернулся. Из темноты вышел Ордынцев. В руках у него была кружка, от которой поднимался пар.

— А тебе?

— Дежурство, — сказал он. — Официальное оправдание бессонницы.

Он встал рядом. Некоторое время мы молчали.

— Курсанты расстроились, — сказал он наконец. — Особенно Васькин. Делает вид, что ему всё равно, но после ужина пошёл на тренажёр и два часа отрабатывал посадку с боковым ветром.

— Пусть отрабатывает. Ему полезно.

— Я так и сказал.

— И добавил что-нибудь от себя?

— Добавил, что, если он ещё раз будет дёргать ручку, как рычаг колодезного насоса, я лично привяжу его кисть к подлокотнику.

Я усмехнулся.

— Хороший педагогический подход.

— У кого учился.

Ветер прошёл по полосе, принёс запах сырой земли и керосина.

— Тихон Тихонович, — сказал Ордынцев тихо, — там ведь не просто испытания?

Я не ответил сразу.

— Не знаю.

— Но догадываешься.

— Догадываюсь.

— Тогда будь осторожен.

Странная фраза для лётчика. Такая же бесполезная, как пожелание моряку не намокнуть. И всё же иногда именно она нужна.

— Буду, — сказал я.

На рассвете меня провожали без торжеств. Я не любил торжества. Война научила меня: чем громче проводы, тем тяжелее потом возвращаться — особенно если возвращается не тот, кого ждали, или не так, как ждали. Поэтому всё было просто. Машина у штаба. Несколько офицеров. Романов с папкой документов. Ордынцев. Трое курсантов, которые делали вид, что случайно оказались рядом.

Васькин стоял чуть поодаль, насупившись. Я подозвал его.

— Что с лицом?

— Нормально всё, товарищ майор.

— Врёшь плохо. Для пилота вредный недостаток.

Он покраснел.

— Вы вернётесь?

Вопрос прозвучал слишком прямо. Я посмотрел на него и вдруг увидел не курсанта, а себя много лет назад — такого же упрямого, злого на мир за то, что в нём слишком много неизвестности.

— Если вернусь, — сказал я, — проверю твою посадку. Если не вернусь, Ордынцев проверит. Так что тебе в любом случае не повезло.

Курсанты засмеялись. Васькин тоже, хотя глаза у него остались серьёзными. Романов передал мне документы.

— По прибытии отметишься у начальника режима. Дальше тебя встретят.

— Есть.

— Связь по закрытому каналу. Лишнего не писать, лишнего не говорить.

— Понимаю.

Полковник задержал руку на папке.

— Удачи, майор.

— Спасибо, товарищ полковник.

Я сел в машину. Когда автомобиль тронулся, Борисоглебск ещё только просыпался. Мок-
рые крыши блестели в сером свете. По тротуарам шли люди, не знавшие и не обязанные знать,
что где-то за чертой их обычного утра один человек снова едет туда, где небо становится испы-
танием.

До Ахтубинска добирались в несколько этапов: сначала служебным самолётом до воен-
ного узла, потом вертолётom, затем закрытой машиной с затемнёнными стёклами. Чем ближе
мы приближались к пункту назначения, тем меньше становилось случайных деталей. Дороги
пустели. Посты встречались чаще. Водитель почти не разговаривал. Сопровождающий капи-
тан с незнакомой эмблемой на рукаве один раз проверил мои документы, потом убрал их в
планшет и, казалось, забыл о моём существовании.

За окном тянулась степь.

Степь всегда действует на меня сильнее гор. Горы честно показывают препятствие: вот
камень, вот высота, вот пропасть. Степь обманывает простором. Кажется — езжай куда хочешь,
лети куда хочешь, весь мир перед тобой. А потом понимаешь, что именно в этой пустоте легче
всего спрятать то, что не должно существовать.

К вечеру на горизонте появились огни. Сначала редкие. Потом больше. Потом из сумерек
вырос город — Ахтубинск. В нашей вселенной он был не просто точкой на карте и не только
именем в авиационных отчётах. Он был городом, который жил рядом с будущим и давно пере-
стал удивляться закрытым колоннам, ночному гулу двигателей и самолётам, чьи силуэты никто
не успевал разглядеть.

Но нас повезли не в сам город. Машина свернула на отдельную трассу, прошла первый
контрольно-пропускной пункт, потом второй. На третьем у нас забрали личные средства связи
и выдали временные жетоны допуска. Дальше дорога пошла вдоль двойного ограждения, за
которым начиналась территория подразделения.

Я увидел аэродром. Большой — даже по военным меркам. Огромная полоса уходила в
темноту, подсвеченная рядами огней. Рядом виднелись рулёжные дорожки, стоянки, техниче-
ские зоны. Ангары стояли группами: одни — обычные, широкие, с распахнутыми воротами,
где виднелись знакомые силуэты серийных машин; другие — закрытые, без окон, с усиленной
охраной и странными надстройками на крышах. В стороне возвышался комплекс испытатель-
ных стендов. Ещё дальше — башня управления полётами, похожая на чёрный палец, поднятый
к небу.

Там были разные самолёты. Истребители. Тяжёлые перехватчики. Экспериментальные
беспилотные платформы. Машины с изменённой геометрией крыла. Летающие лаборатории,
увешанные датчиками. Один аппарат стоял под маскировочным кожухом, и даже форма этого
кожуха заставила меня задержать дыхание.

Но новый истребитель мне не показали. Пока.

Машина остановилась у административного корпуса — низкого, длинного, со стеклян-
ным входом и суровыми людьми у дверей. Капитан сопровождения вышел первым.

— Товарищ майор, прибыли.

Я выбрался из машины и вдохнул воздух. Он отличался от борисоглебского. Здесь керо-
син был резче, металл холоднее, а тишина — напряжённое. Даже ветер казался дисциплини-
рованным, будто и он проходил проверку допуска перед тем, как пересечь территорию.

У входа меня ждал мужчина лет пятидесяти в форме без лишних знаков различия. Седина на висках, прямой взгляд, лицо человека, который привык задавать вопросы раньше, чем их успевают сформулировать.

— Майор Пайк?

— Так точно.

— Полковник Артемьев. Начальник лётно-испытательной группы программы «Гроза». Название прозвучало спокойно. Но внутри у меня что-то щёлкнуло. «Гроза».

Значит, у машины уже было имя. Полковник протянул руку. Пожал крепко, без демонстрации силы.

— Добро пожаловать в «Сармат-Восток», майор. С этого момента всё, что вы увидите, услышите и подпишете, относится к сведениям особой важности. Вопросы есть?

— Есть, товарищ полковник.

— Слушаю.

Я посмотрел через его плечо туда, где за ангарами мерцали огни полосы.

— Когда я увижу самолёт?

Артемьев впервые едва заметно улыбнулся.

— Хороший вопрос. Обычно новенькие сначала спрашивают про жильё, питание и размер допуска.

— Я не новенький, товарищ полковник.

— Здесь — новенький.

Он развернулся и кивнул мне следовать за ним. Мы прошли через рамки контроля, длинный коридор, две двери с электронными замками и оказались в помещении, где на стене висела большая схема аэродрома. На ней были обозначены сектора, маршруты перемещения, закрытые зоны. Один участок был заштрихован красным и подписан только индексом: «Ангар 17-К».

Артемьев заметил мой взгляд.

— Завтра утром медкомиссия, психофизиология, проверка реакций, работа с инженерами. Потом тренажёр. Если допуск подтвердят — вечером покажем машину.

— Если?

— Майор, боевые заслуги открывают дверь. Но за дверью всё равно проверяют, кто вошёл.

Я кивнул. Это было справедливо.

Меня разместили в отдельном блоке общежития для испытателей. Комната оказалась простой: кровать, стол, шкаф, сейф, душ, узкое окно с видом на часть аэродрома. На столе лежала папка с расписанием, правилами режима и перечнем запретов, который занял больше места, чем расписание.

Я снял китель, повесил его на спинку стула и сел на кровать. За окном взревел двигатель.

Низко, тяжело, с нарастающим металлическим воем. Я подошёл к окну. По дальней рулёжной дорожке двигался самолёт без бортовых огней, сопровождаемый двумя машинами охраны. Его силуэт был закрыт темнотой и расстоянием, но я уловил странную линию крыла — хищную, ломаную, как будто самолёт проектировал не человек, а сама скорость.

Он остановился у дальнего ангара. Ворота открылись медленно, выпуская наружу белый свет. На секунду фигура самолёта проявилась резко.

Всего на секунду. Но мне хватило. Я почувствовал, как сердце ударило сильнее. Не от страха. Не от восторга. От узнавания той самой границы, к которой меня снова подвели.

Где-то там, за бетонной полосой, за охраной, за секретными приказами и подписями, стояла машина, ради которой меня выдернули из Борисоглебска. Машина, которую ещё никто по-настоящему не знал. Машина, возможно, созданная для войны, которой пока не было. Или для войны, которую кто-то уже предвидел.

Я долго смотрел на закрывшиеся ворота ангара. Потом достал из сумки свой старый блокнот, открыл чистую страницу и написал сверху дату.

Ниже — одно слово: «Гроза».

Рука сама задержалась над бумагой. Я хотел добавить что-нибудь ещё: предположение, ощущение, первую мысль. Но понял, что пока рано. Самолёт, как и человек, не раскрывается при первой встрече. Особенно если он создан, чтобы выживать там, где другие сгорают.

Я закрыл блокнот. Лёг, не раздеваясь до конца, и уставился в потолок. За стеной глухо работала вентиляция. Где-то далеко по громкой связи передали короткую команду. Ночь на испытательном аэродроме не была похожа на ночь в учебной части. Там люди спали между занятиями. Здесь — между тайнами.

Я подумал о Борисоглебске. О Васькине, который наверняка опять спорит с тренажёром. Об Ордынцеве с его вечной кружкой. О полковнике Романове, сказавшем: «Заставь её уважать пилота».

Потом подумал о себе.

Тихон Тихонович Пайк. Двадцать восемь лет. Майор. Один из тех, кого называли неубиваемыми. Человек, который слишком много раз возвращался из неба, чтобы верить в случайность, и слишком хорошо знал смерть, чтобы считать себя бессмертным.

Завтра мне предстояло снова доказать, что я имею право подняться выше. А за стенами ангара ждала «Гроза».

Глава 2. Комиссия

Утро на «Сармат-Востоке» начиналось не с подъёма и не с команды дежурного. Оно начиналось с гула. Не громкого, не тревожного — скорее постоянного, глубинного, будто под бетонными плитами аэродрома работало сердце. Где-то запускали силовую установку. Где-то прогревали стенд. Где-то по рулёжной дорожке тянули очередную машину, укрытую серым чехлом так, словно самолёт был не техникой, а секретом, которому ещё рано показывать лицо.

Я проснулся за минуту до сигнала будильника. Так, бывало, почти всегда. Организм, выдрессированный годами службы, не доверял часам. Он сам знал, когда нужно открыть глаза, оценить потолок, прислушаться к шумам за стеной и понять: жив, цел, не в воздухе, не под обстрелом, не в аварийном снижении.

Комната была чужой. Стены — слишком чистые. Окно — узкое. На столе лежал мой блокнот, а рядом папка с правилами режима. На верхнем листе крупными буквами было напечатано: «Программа «Гроза». Доступ ограничен».

Я несколько секунд смотрел на эту надпись. Вчера вечером я видел её только как слово. Сегодня она стала реальностью.

Я быстро привёл себя в порядок, надел форму, проверил документы и вышел в коридор. В общежитии испытателей было тихо. Тишина здесь отличалась от казарменной. В казарме тишина всегда временная, полная чьего-то сопения, шагов, скрипа кроватей и приглушённого шёпота. Здесь тишина была деловой. Люди, которые жили за этими дверями, умели экономить звуки так же, как топливо на последнем участке маршрута.

У входа в административный блок меня уже ждал полковник Артемьев. Он стоял у окна с планшетом в руке и говорил с кем-то по внутренней связи. Лицо у него было спокойным, но я сразу заметил: спокойствие это было натянуто поверх срочности, как лётный комбинезон поверх термобелья. Взгляд — быстрый. Движения — собранные. Такие люди не суетятся, но вокруг них всегда чувствуется, что время ускорилося.

Увидев меня, Артемьев завершил разговор.

— Майор Пайк.

— Товарищ полковник.

— Как спалось?

— Достаточно.

Он чуть приподнял бровь.

— Хороший ответ. Не «отлично», не «плохо», а «достаточно». Запомню.

Я промолчал. Артемьев убрал планшет под мышку и кивнул в сторону коридора.

— Перед комиссией надо кое-что сказать. Я временно покидаю лётно-испытательную группу.

Я посмотрел на него внимательнее.

— Случилось что-то серьёзное?

— В нашей работе несерьёзного не случается, майор. Меня на пару недель отзывают в другой город. Там уже начинаются совсем другие испытания. Я должен быть там.

Он говорил ровно, но за словами чувствовалось: объяснил он ровно столько, сколько имел право. Ни больше, ни меньше.

— Кто принимает группу?

— На время моего отсутствия временно исполнять обязанности будет полковник Беркут. Анна Андреевна Беркут.

Имя я услышал впервые. Но по тому, как Артемьев произнёс его, понял: человек непростой.

— Как пройдёшь комиссию, тебя проводят в кабинет к полковнику, — сказал Артемьев.

— Ты будешь полностью в распоряжении полковника на две недели. Так что дерзай, майор.

— Есть, товарищ полковник.

Он задержал на мне взгляд.

— И ещё. Медкомиссия здесь не формальность. Они будут смотреть не только давление и рефлексy. Они будут искать трещины. Иногда человек сам не знает, где у него трещина, пока его не поставят под нагрузку.

— Понимаю.

— Хорошо если так. Тогда покажи им не легенду о «неубиваемом», а пилота. Легенды нам не нужны. Они плохо заполняют протоколы и ещё хуже управляют опытными машинами.

Это мне понравилось.

— Постараюсь не разочаровать.

— Не старайся. Работай, майор.

На этом разговор закончился. Меня передали старшему прапорщику медицинской службы — невысокому сухому человеку с фамилией Крамаренко, который не улыбался даже глазами. Он сверил мой допуск, карточку, направление, потом коротко сказал:

— За мной.

Медицинский корпус находился в отдельном здании, соединённом с главным блоком крытым переходом. Внутри пахло спиртом, пластиком, кофе и чем-то электрическим — таким запахом обладают помещения, где много приборов и мало случайных людей.

Комиссия началась с обычного. Кровь. Давление. Зрение. Слух. Вестибулярная устойчивость. Реакция на световые сигналы. Проверка координации. Нагрузочная проба. Кардиограмма в покое и после упражнения. Дыхание. Невролог смотрел на меня так, словно надеялся обнаружить хотя бы один маленький сбой, который оправдал бы его строгую репутацию.

Не обнаружил.

— Жалобы? — спросил он, делая пометку.

— Нет.

— Головные боли?

— После перегрузок, бывало. В пределах нормы. Последние полгода — нет.

— Потери сознания?

— Нет.

— Провалы памяти?

— Нет.

— Сны тревожные?

— Это к психиатру, товарищ подполковник.

Невролог поднял глаза. Я ожидал замечания, но он лишь хмыкнул.

— Умный?

— Обучаемый.

Он снова что-то записал. После физических обследований меня отправили в кабинет психофизиологической оценки. Там уже сидели двое.

Психиатр — полковник медицинской службы Виктор Львович Дорофеев. Возраст около шестидесяти. Седые волосы, крупные руки, тяжёлый взгляд человека, который видел слишком много попыток казаться нормальным.

Психолог — майор медицинской службы Инна Марковна Ясенева. Лет тридцать пять, может, чуть больше. Аккуратная, спокойная, с тонкой папкой перед собой. Её взгляд был мягче, чем у Дорофеева, но опаснее. Полковник смотрел прямо, как прожектор. Она — сбоку, будто отмечала не только слова, но и паузы между ними.

— Присаживайтесь, майор Пайк, — сказал Дорофеев.

Я сел. На столе не было ничего лишнего: диктофон, папка, два карандаша, стакан воды. Окно выходило на внутренний двор, где росла одинокая акация. Почему-то именно это дерево показалось мне самым странным предметом в комнате.

— Вы понимаете цель беседы? — спросила Ясенева.

— Оценить мою пригодность к испытательным полётам по психическому и психологическому состоянию.

— И как вы сами оцениваете своё состояние?

— Рабочее.

Дорофеев чуть усмехнулся.

— Все лётчики говорят «рабочее». Даже те, кто спит по два часа и разговаривает с погибшими ведомыми.

Я посмотрел на него.

— Тогда уточню. Сон достаточный. Реакция стабильная. Навязчивых состояний нет. Эмоциональные всплески контролируемые. С погибшими не разговариваю. Помню их — да. Спорить с ними не имею привычки.

Ясенева впервые подняла глаза от листа.

— Интересная формулировка. «Спорить с ними».

— Мёртвые всегда правы, если начинаешь с ними спорить. Поэтому лучше не начинать.

Она что-то записала. Дорофеев откинулся на спинку стула.

— Хорошо. Тогда начнём без долгих вступлений. Вы участвовали во многих боевых вылетах. В одном из них, согласно материалам, уничтожили десять вражеских боевых машин. Опытные пилоты. Вы помните их?

— Как цели — да. Как людей — нет.

— Удобное разделение?

— Не удобное. Необходимое.

— Объясните.

Я сцепил руки на коленях.

— В бою передо мной не человек, а угроза. Машина с вооружением, скоростью, тактическим намерением и вероятностью поражения меня или тех, кого я прикрываю. Если в момент решения я начну представлять его лицо, семью, биографию — я опоздаю. А если после боя буду убеждать себя, что там вообще никого не было, — начну врать самому себе. Поэтому в

бою он цель. После боя — человек, которого я победил. Или убил. Зависит от того, насколько честно мы называем вещи.

В кабинете стало тише. Психиатр перестал крутить карандаш.

— Вы считаете себя убийцей? — спросил он.

— Нет.

— Почему?

— Потому что убийство — это лишение жизни вне необходимости и вне долга. Я выполнял боевую задачу. Но если вопрос в том, понимаю ли я, что мои действия приводили к смерти людей, — да, понимаю.

Ясенева посмотрела на меня внимательно.

— И как вы с этим живёте?

— Не украшаю. Не оправдываюсь лишний раз. Не превращаю в подвиг для застольных рассказов. Помню, что цена решения в небе всегда реальная. И стараюсь учить других так, чтобы им реже приходилось платить эту цену.

Она медленно кивнула, но по лицу было видно: такого ответа она не ждала. Возможно, ожидала бравады. Или сухого «приказ есть приказ». Или, наоборот, надлома.

Я не дал ей ни того, ни другого. Дорофеев открыл папку.

— Следующий вопрос. Почему вы согласились на испытания нового истребителя?

— Потому что умею чувствовать машину в предельных режимах и быстро передавать инженерам то, что происходит. Потому что имею боевой опыт против сильного противника. Потому что, если эту машину однажды передадут в части, лучше выявить её слабые места сейчас, чем потом — в бою.

— Патриотизм не назовёте?

— Назову, если потребуется для протокола. Но патриотизм без профессионализма — шум. А испытания не терпят шума.

У Ясеновой снова дрогнул карандаш. Дорофеев прищурился.

— Вы всегда так отвечаете?

— Когда спрашивают прямо — стараюсь отвечать прямо.

— Тогда прямо. Вам не кажется, что после войны вы ищете возможность снова оказаться в опасности?

Я ожидал этого вопроса. Наверное, Артемьев был прав: они искали трещины.

— Кажется, — сказал я.

Оба врача одновременно посмотрели на меня. Я продолжил:

— Такая возможность существует. У многих боевых пилотов после интенсивных действий меняется восприятие нормы. Тишина кажется пустой, обычная служба — замедленной, отсутствие угрозы — чем-то подозрительным. Я это знаю. Поэтому и отслеживаю. Если бы я искал опасность ради опасности, я бы не пошёл в испытатели. Я нашёл бы способ попасть туда, где больше хаоса и меньше контроля. А здесь контроль максимальный. Каждый шаг фиксируется, каждый параметр проверяется, каждый сбой разбирается. Это не бегство к риску. Это работа с риском в дисциплинированной форме.

Психолог чуть заметно изменилась в лице. Не смягчилась — нет. Скорее поняла, что перед ней человек, который уже задавал себе эти вопросы раньше и не испугался ответов.

— Вы допускаете, что можете погибнуть во время испытаний? — спросила она.

— Допускаю.

— И это вас не пугает?

— Пугает.

— Но вы сказали это без эмоций.

— Страх не обязан размахивать руками, чтобы быть настоящим.

Дорофеев впервые улыбнулся — коротко, почти незаметно.

— Что вы делаете со страхом?

— Проверяю, что именно он сообщает. Если страх говорит: «опасно» — это бесполезно, я и так знаю. Если страх говорит: «ты не учёл вот этот фактор» — я слушаю. Если страх начинает командовать вместо меня — прекращаю действие или передаю управление, если ситуация позволяет. В воздухе страх должен быть датчиком, а не командиром.

Некоторое время они молчали. Затем Ясенева задала вопрос совсем другим тоном:

— Представьте ситуацию. На опытном самолёте происходит сбой системы управления. У вас есть шанс катапультироваться, но тогда машина упадёт на жилой сектор. Есть шанс увести её в сторону, но вероятность вашей гибели резко возрастает. Ваши действия?

— Недостаточно данных.

Она подняла брови.

— Уточните.

— Высота, скорость, остаток управляемости, время до столкновения, плотность застройки, наличие второго пилота, состояние катапультного кресла, тип сбоя, возможность отключения автоматики, наличие открытого участка, боекомплект или его отсутствие. Без этих данных ответ «я героически уведу самолёт» — литература, а не решение.

— Хорошо. Данных мало. Времени тоже мало.

— Тогда действую по приоритету минимизации ущерба. Сначала пытаюсь восстановить управление или перевести машину в предсказуемый режим. Если есть возможность увести от людей и катапультироваться — делаю это. Если выбор строго между моей жизнью и жизнью гражданских — увожу от гражданских.

— Почему?

— Потому что я сел в опытный истребитель добровольно. Они под ним жить добровольно не соглашались.

Ясенева перестала писать. Дорофеев смотрел на меня уже без испытующего нажима. Теперь в его взгляде было нечто другое — профессиональный интерес.

— Вы не склонны к саморазрушению, майор? — спросил он.

— Нет.

— Но готовы погибнуть.

— Готовность погибнуть при необходимости и желание погибнуть — разные вещи. Первое требуется офицеру. Второе требует лечения.

В этот раз он не скрывал улыбки.

— Чётко.

— Вы просили прямо.

Потом были тесты. Не те детские картинки, о которых любят рассказывать в курилках, а жёсткие, многоуровневые задачи на внимание, переключение, устойчивость к помехам, оценку ложных сигналов. На экране вспыхивали символы, цифры, силуэты, предупреждения. Надо было принимать решения быстро, но не поддаваться провокации скорости. Иногда правильным решением было ничего не нажимать. Это всегда сложнее, чем действовать.

Затем — серия вопросов на моральные предпочтения. Не абстрактных, а грязных, как реальная жизнь.

«Вы можете спасти ведомого, нарушив приказ и сорвав основную задачу. Что выберете?»

«Зависит от задачи, — ответил я. — Если срыв задачи приведёт к большим потерям, ведомый должен знать цену строя. Если задача допускает отклонение — спасаю. Приказ не отменяет мышления, но мышление не должно маскировать слабость».

«Командир отдаёт приказ, который вы считаете ошибочным. Ваши действия?»

«Если есть время — докладываю возражения и аргументы. Если времени нет, а приказ ведёт к очевидной катастрофе, беру ответственность и действую по обстановке. После — отвечаю».

«Вас признают героем за эпизод, где на самом деле успех обеспечила ошибка противника. Примете награду?»

«Награды принимает не только человек, но и подразделение. Но в отчёте укажу реальную причину успеха. Ложный анализ опаснее ложной скромности».

На этом вопросе Ясенева посмотрела на Дорофеева. Он едва заметно кивнул.

Последним был разговор без протокольной сухости.

— Чего вы хотите добиться в испытательной группе? — спросила она.

Я подумал.

— Понять самолёт раньше, чем он попытается убить пилота.

— Сильная фраза.

— Это не фраза. Любая новая машина сначала говорит неразборчиво. Задача испытателя — научиться её языку и перевести инженерам без поэзии.

Дорофеев закрыл папку.

— У меня вопросов нет.

Ясенева ещё несколько секунд смотрела на свои записи, потом сказала:

— У меня тоже.

Меня попросили подождать в коридоре. Я вышел и сел на жёсткий стул у стены. На противоположной стороне висел плакат о профилактике переутомления. На нём улыбающийся лётчик смотрел в голубое небо с таким выражением, будто никогда не проходил настоящей медкомиссии.

Минут через пятнадцать дверь открылась. Крамаренко выглянул в коридор.

— Майор Пайк, зайдите.

В кабинете теперь сидела вся комиссия: терапевт, невролог, кардиолог, офтальмолог, Дорофеев, Ясенева и председатель — генерал-майор медицинской службы Лазарев, сухой пожилой человек с голосом, похожим на щелчок замка.

Он поднял лист.

— Майор Пайк Тихон Тихонович. По результатам медицинского, психофизиологического и психологического обследования комиссия единогласно признаёт вас годным к испытательным полётам на перспективных авиационных комплексах. С ограничением: обязательный ежедневный контроль состояния в период первичной адаптации к программе.

— Есть, товарищ генерал-майор.

— Не «есть», а выполняйте. У нас тут не строевой смотр, майор. Здесь люди иногда погибают не потому, что слабы, а потому что вовремя не сказали врачу о мелочи.

— Понял. Выполнять буду.

Он поставил подпись. Потом ещё одну. Печать ударила по бумаге глухо и окончательно. Так я получил допуск. Но допуск — это только разрешение приблизиться к двери. За дверью начиналась настоящая работа. После комиссии меня отвели в инженерный корпус.

Если медицинское здание пахло спиртом и приборами, то здесь пахло металлом, озоном, горячей изоляцией, кофе и усталостью. Коридоры были заполнены людьми, которые двигались быстро, говорили вполголоса и носили папки так, будто в них лежали не документы, а детали будущего.

В переговорной меня ждали инженеры проекта. Главным среди них оказался ведущий конструктор по лётным системам — Сергей Павлович Неретин. Высокий, худой, с острым носом и глазами человека, который спал мало, но думал много. Рядом сидела специалист по бортовой электронике капитан инженерной службы Лидия Черкасова — собранная, строгая, с короткой стрижкой. Ещё двое занимались силовой установкой и системой диагностики: подполковник Гущин и гражданский инженер с допуском, представившийся Аркадием Мельником.

На столе лежала схема самолёта, но часть её была закрыта серыми прямоугольниками допуска. Даже мне, уже признанному годным, показывали не всё.

— Майор Пайк, — сказал Неретин, — поздравляю с прохождением комиссии. Теперь плохая новость: самолёт не обязан вас любить.

— Я тоже не обязан любить самолёт, Сергей Павлович. Но обязан понять.

Он внимательно посмотрел на меня и кивнул.

— Правильный подход.

Лидия Черкасова включила экран. На нём появился силуэт истребителя под индексом «Гроза-1М». Не фотография. Схематическое изображение. Но даже по нему было видно: машина была иной. Ломаные плоскости, утопленные воздухозаборники, сложная хвостовая часть, необычные управляющие поверхности. Самолёт будто был собран из скорости, тени и угрозы.

— Это не серийный истребитель, — сказала Черкасова. — Это опытный комплекс. Бортовая система управления имеет адаптивный контур. Часть решений она предлагает пилоту на основе текущей обстановки, но окончательный приоритет остаётся за человеком.

— «Предлагает» — значит вмешивается?

— Может вмешиваться в рамках допуска режимов.

— А если пилот не согласен?

— Пилот может отменить рекомендацию.

— А если система считает отмену ошибкой?

Черкасова чуть заметно улыбнулась.

— Вот поэтому вы здесь, майор.

Неретин подался вперёд.

— Нам нужен не просто пилот, который умеет красиво летать. Нам нужен человек, способный мгновенно заметить отклонение и описать его. Не «что-то не так», не «машина странная», а: когда, где, после какого действия, на какой фазе, с какой вибрацией, с каким звуком, с каким запаздыванием. Вы понимаете?

— Понимаю.

— Тогда договоримся сразу. Любой сбой, любое отклонение, любое ощущение, которое отличается от ожидаемого, вы безотлагательно сообщаете нам по выделенной связи. Даже если вам кажется, что это мелочь.

— Особенно если кажется, что мелочь, — добавил Гушин. — Крупные аварии любят начинаться с мелочей.

Я кивнул.

— Условие принимаю. Но встречное.

Неретин прищурился.

— Слушаю.

— Если вы знаете о проблеме, которая может проявиться в полёте, я узнаю о ней до вылета. Не после. Не в виде успокаивающей формулировки. А прямо.

Инженеры переглянулись. Мельник тихо хмыкнул.

— Боевой, — сказал он.

— Живой, — поправил я. — И хотел бы сохранить это состояние.

Неретин не улыбнулся. Но уважение в его взгляде появилось.

— Согласен. В рамках допуска пилота к информации — всё, что влияет на безопасность и управление, будет доводиться до вас до вылета.

— Формулировка «в рамках допуска» меня настораживает.

— Она всех настораживает, майор. Но мы живём не в идеальном мире.

— В идеальном мире испытатели не нужны.

На этом мы, кажется, окончательно договорились. Мне выдали персональный канал связи с инженерной группой — не обычную радиостанцию, а защищённый блок с гарнитурой, привязанный к моему допуску и биометрии. Назывался он сухо: «Линия технического контроля». Неретин назвал его проще:

— Наш пуповинный кабель. Если «Гроза» чихнёт — мы должны услышать ваш голос раньше, чем увидим скачок на графике.

— Услышите.

После инженерной встречи меня отправили на тренажёры. Тренажёрный комплекс занимал отдельный зал без окон. Внутри стояла полутьма, подсвеченная экранами и индикаторами. Центральное место занимала кабина, закреплённая на подвижной платформе. Вокруг — обзорные панели, имитация приборов, система обратной нагрузки, блоки записи. Это был не учебный тренажёр для курсантов, где многое прощается ради методики. Это была почти машина. Без неба, но с его намерениями.

Инструктор тренажёрного комплекса — майор Авдеев — сухо объяснил:

— Первый цикл ознакомительный. Ваша задача — не показать героизм, а привыкнуть к логике интерфейса.

— Принял.

— Второй цикл — нештатные ситуации.

— Принял.

— Третий — боевой сценарий с перегрузкой каналов информации.

— Тоже принял.

Он посмотрел на меня с сомнением. Наверное, многие перед тренажёром говорили «принял». А потом начинали бороться не с задачей, а с собственным самолюбием.

Я сел в кабину.

Первое ощущение было странным. Всё знакомо — и всё не так. Ручка управления лежала под рукой правильно, но отклик в системе был другой. Индикаторы размещались непривычно. Часть данных выводилась не туда, куда привык глаз. Бортовой помощник говорил короткими фразами, слишком спокойным голосом, от которого поначалу хотелось приказывать ему замолчать.

Я не стал спешить. Провёл ладонью по подлокотнику, проверил ход ручки, педали, положение тумблеров. Посидел несколько секунд с закрытыми глазами. Представил не зал, не инженеров за стеклом, а полосу. Разбег. Отрыв. Воздух.

— Майор Пайк, готовность? — спросил Авдеев.

— Готов.

Первый цикл начался мягко. Взлёт. Набор высоты. Развороты. Переходы по режимам. Работа с подсказками системы. Имитация порывистого ветра. Посадка. Потом снова взлёт, уже с изменёнными параметрами. Тренажёр не обманывал грубо, он проверял тонко. Чуть задерживал отклик. Чуть менял сопротивление. Подкидывал мелкие несоответствия между визуальной картинкой и приборной информацией.

Я видел их. Не все сразу, но достаточно быстро.

— На четвёртой минуте отклик по крену запаздывает на долю, — сказал я в микрофон. — Не критично, но после коррекции система возвращает резче, чем должна. Похоже на перерегулирование в адаптивном контуре.

За стеклом кто-то поднял голову. Через минуту:

— При переходе на снижение подсказка по тяге запаздывает относительно фактической скорости. Если пилот поверит ей вслепую, зайдёт выше расчётного профиля.

Потом:

— Визуальная маркировка угрозы слишком яркая. Забивает вторичный параметр по высоте. В бою это будет раздражать.

Авдеев молчал. Только после завершения первого цикла сказал:

— Для ознакомительного неплохо.

Я снял шлем и посмотрел через стекло.

— Это было «неплохо» или «вы не хотите хвалить заранее»?

— Второе.

— Тогда продолжаем.

Второй цикл оказался жёстче. Отказ датчика скорости. Ложное предупреждение о перегреве. Частичная потеря канала связи. Разбалансировка тяги. Сбой в автоматической стабилизации на малой высоте. Тренажёр пытался заставить меня поверить лишнему, испугаться нужного, пропустить главное. Не вышло.

Я действовал так, как годами выбивал из курсантов: сначала самолёт, потом проблема, потом эмоции. Не наоборот.

Когда отказал основной канал индикации, я перешёл на резервный не сразу — сначала проверил, не пытаются ли меня загнать в шаблон. Когда система выдала рекомендацию на преждевременную катапульту, я отменил её и стабилизировал машину на ручном контуре. Когда в сценарии появился «пожар» двигателя, я не бросился тушить его по первому сигналу, а сверил температуру, тягу и вибрацию. Сигнал оказался ложным.

— Почему не отработали пожар сразу? — спросил Авдеев после остановки.

— Потому что пожар без температуры, без падения тяги и без вибрации — это не пожар, а сообщение. Сообщения иногда врут.

— А если бы не врало?

— Потерял бы три секунды. Но сохранил бы двигатель, если сигнал ложный. На реальном борту уточнил бы по дублирующим каналам и доложил инженерам. Решение зависит от подтверждения.

Авдеев посмотрел в сторону Неретина, который уже стоял в зале, скрестив руки на груди. Третий цикл включили без предупреждения.

Я понял это по тому, как изменилась картинка. Небо стало рваным от помех. На индикаторах появились множественные отметки. Голос бортового помощника начал выдавать рекомендации, часть из которых противоречила обстановке. В эфире имитировались переговоры группы, запросы земли, предупреждения о ракетной атаке.

Боевой сценарий. Я ощутил знакомый холод в груди. Не страх. Рабочее охлаждение сознания. Противник действовал грамотно. Не бросался, не подставлялся, работал связками, пытался растянуть внимание. Один давил сверху, другой имитировал отход, третий заходил в мёртвую зону. Плюс помехи. Плюс ложные цели. Плюс ограничение по топливу.

Хороший сценарий. Я бы поставил такой своим лучшим курсантам, если бы хотел посмотреть, кто из них действительно думает.

Я не стал играть в одиночного героя. Сначала расчистил картину. Отсек ложные сигналы по поведению. Вывел машину из навязанного коридора. Заставил противника перестроиться. Одну цель сорвал с атаки манёвром, вторую подвёл под имитацию поражения, третью вынудил уйти вниз и потерять энергию. Потом резко сменил темп.

Темп — это главное. Многие пилоты умеют летать быстро. Меньше тех, кто умеет менять скорость решения так, чтобы противник каждый раз отвечал на прошлую ситуацию. Я слышал, как за стеклом кто-то тихо выругался. Не зло. Скорее удивлённо.

Тренажёр подкинул последнюю нештатную: частичный отказ стабилизации при выходе из манёвра. Вот тут пришлось работать руками.

Машина в имитации пошла жёстко, с неприятным боковым уводом. Я поймал её на границе, не стал давить грубо, дал короткую коррекцию, убрал лишнюю энергию, вывел на безопасный профиль и посадил. Не идеально красиво. Зато живым.

Когда платформа остановилась, в кабине стало тихо. Я снял шлем. Лоб был мокрым. Рубашка под формой прилипла к спине. Сердце билось часто, но ровно. Я несколько секунд сидел неподвижно, возвращаясь из искусственного неба в настоящий зал.

Потом открыл фонарь тренажёра и выбрался наружу. Авдеев смотрел на меня уже иначе.

— Вот это, товарищ майор, было не «неплохо».

Неретин подошёл ближе.

— На двенадцатой минуте вы не выполнили рекомендацию системы.

— Она предлагала уйти влево, потому что считала правый сектор перегруженным угрозами. Но там были две ложные отметки и одна реальная с плохим углом атаки. Слева меня ждали бы под перехват.

— Вы поняли это по динамике отметок?

— По динамике и по паузе в эфире. Слишком чисто освободили левый коридор. Так не бывает, если противник не хочет, чтобы ты туда пошёл.

Мельник, стоявший рядом с планшетом, тихо сказал:

— Я же говорил, боевой.

Черкасова поправила:

— Нет. Испытатель.

Мне это показалось более точным. После тренажёров был разбор. Подробный, почти хирургический. На экране крутили мои действия, отмечали реакции, задержки, решения. Инженеры задавали вопросы. Авдеев спорил по двум эпизодам. Я спорил в ответ, но без упрямства. Там, где был прав, объяснял. Там, где мог сработать лучше, признавал.

Я поймал себя на странном чувстве. Вот этого я хотел добиться от своих курсантов. Не красивого виража. Не бравады после удачной атаки. Не восторженных глаз после посадки. А вот этого: ясной головы, честного разбора, умения не прятаться за удачу и не путать самолюбие с мастерством. Если бы Васькин сейчас сидел в соседней кабине и после такой нагрузки смог спокойно объяснить, где ошибся, я бы, наверное, впервые похвалил его вслух.

К концу разбора в помещении уже никто не смотрел на меня как на пришлого майора с фронтовой легендой. Смотрели как на человека, с которым можно работать.

Это было важнее любой похвалы. Неретин подвёл итог:

— По инженерной части возражений против допуска к дальнейшему этапу нет.

Авдеев добавил:

— По тренажёрному комплексу — тоже. Реакции устойчивые, решения нестандартные, но обоснованные. Управление аккуратное. Перегрузка информацией не разрушает мышление.

Черкасова посмотрела на меня и сказала:

— Будем считать, что «Гроза» получила пилота, который хотя бы попытается её услышать.

— А я буду считать, что получил инженеров, которые хотя бы попытаются не скрывать от меня её характер.

Неретин сухо улыбнулся.

— Договорились.

После этого меня действительно проводили в часть, где находился штаб лётно-испытательной группы. День уже клонился к вечеру, но на «Сармат-Востоке» это мало что значило. Здесь сутки делились не на утро и ночь, а на этапы работ, готовность стендов, окна погоды и разрешения режима.

Штаб располагался в отдельном двухэтажном здании рядом с командно-диспетчерским пунктом. У входа меня проверили дважды. Один раз — документы. Второй — лицо, сетчатку, жетон допуска. После этого сопровождающий лейтенант провёл меня по коридору с матовыми стенами и остановился у двери приёмной. На табличке было написано:

Полковник Беркут А. А.

Временно исполняющая обязанности начальника лётно-испытательной группы
Лейтенант постучал.

— Войдите, — раздался женский голос изнутри.

Мы вошли. Приёмная оказалась светлой и строгой. Ничего лишнего: стол секретаря, два кресла для ожидающих, шкаф с документами, часы на стене, закрытая дверь в кабинет. За столом сидела девушка лет двадцати — может, двадцати одного. Тёмные волосы были собраны аккуратно, форма сидела безупречно, на груди — планка допуска и бейдж:

Диана Сергеевна Зорь

Она подняла на меня глаза и застыла. Я видел такое выражение на лицах курсантов, когда они впервые оказывались в зоне настоящей турбулентности и на секунду забывали, что их учили дышать. Только у Дианы Сергеевны это было другое. Не страх. Не растерянность службы. Скорее внезапный внутренний сбой, которого она сама от себя не ожидала. Будто стала мышкой при виде красивого кота.

Сравнение было глупым, но первым пришло в голову. Возможно, потому что она действительно замерла так, словно любое движение могло выдать её с головой.

Лейтенант кашлянул.

— Диана Сергеевна, вы тут?

Она моргнула, будто вернулась в комнату издалека.

— Да-да, присаживайтесь, — произнесла она мне, потом быстро перевела взгляд на сопровождающего. — А вы идите. Я доложу о прибытии полковнику.

Лейтенант кивнул и вышел. Я остался стоять.

— Разрешите? — спросил я, указывая на кресло.

— Да, конечно. Присаживайтесь, товарищ майор.

Я сел. Диана Сергеевна открыла папку, потом закрыла. Взяла ручку, положила. Посмотрела в сторону двери кабинета. Потом на бумаги. Только не на меня.

Я не был слепым. На войне учишься замечать взгляды. Взгляд механика, который знает о машине больше, чем сказал. Взгляд командира перед плохим приказом. Взгляд молодого пилота, скрывающего страх. Взгляд человека, который внезапно понял, что перед ним не просто фамилия из списка.

Диана старалась не смотреть на меня. Ей, кажется, казалось, что если она схлестнётся со мной взглядом, то уже не оторвётся. Я видел, как она усилием воли удерживает себя в рамках должности: секретарь, приёмная, полковник за дверью, прибывший майор.

Я решил ей помочь и отвернулся к окну. За стеклом виднелся край аэродрома и дальние огни рулёжной дорожки. По бетону медленно ехал тягач. На прицепе под брезентом угадывалась форма крыла.

— Комиссию прошли? — спросила Диана Сергеевна, всё ещё не глядя прямо.

— Так точно.

— Поздравляю.

— Спасибо.

— Тренажёр тоже?

— Тоже.

Она чуть заметно улыбнулась.

— Тогда полковник будет... заинтересована.

Фраза прозвучала так, будто слово «заинтересована» имело здесь особое значение. Диана быстро поднялась.

— Я доложу.

Она вошла в кабинет. За дверью слышались приглушённые голоса. Доклад был коротким. Слишком коротким для того, чтобы Диана успела дойти обратно до своего места. Она

только появилась в дверном проёме, как дверь за её спиной открылась шире, и сама полковник Беркут вышла в приёмную.

Анна Андреевна Беркут оказалась не такой, как я ожидал. Не высокая, но держалась так, что рядом с ней пространство будто выпрямлялось. Лет сорок, может, немного меньше. Тёмно-русые волосы убраны строго. Лицо спокойное, красивое не мягкой красотой, а резкой — как хорошо заточенный инструмент. На форме не было ничего лишнего. Но и без лишнего было понятно: передо мной человек, привыкший отдавать приказы не голосом, а самим фактом своего присутствия.

Её глаза задержались на мне. Быстрый осмотр. Форма. Плечи. Руки. Лицо. Взгляд. Не женский интерес, не любопытство — оценка командира.

— Майор Пайк?

Я вскочил на ноги и быстро отрапортовал:

— Так точно, майор Пайк Тихон Тихонович. Прибыл по приглашению для испытания нового самолёта-истребителя.

— Хорошо-хорошо, — ответила она, словно рапорт был необходимой, но слишком длинной процедурой. — Заходите давайте быстрее. Нам надо переговорить.

Я вошёл в кабинет. Дверь за мной закрылась.

Кабинет Беркут отличался от кабинета Артемьева. У него всё было выверено до строгости опытного лётчика. У неё — до строгости штабного боя. На стене висела карта полигона с секторами испытаний. Рядом — электронная панель с расписанием работ. На столе лежали три папки: красная, серая и чёрная. Чёрная была закрыта на кодовый замок.

Полковник указала на стул.

— Садитесь, майор. Времени мало.

Я сел. Она осталась стоять, опершись пальцами о край стола.

— Доклады по комиссии и тренажёру я уже получила. Медики признали вас годным единогласно. Инженеры довольны. Авдеев, что редкость, не нашёл повода вас обругать. Неретин написал: «кандидат обладает высокой чувствительностью к отклонениям системы и устойчивым мышлением под перегрузкой». Для Неретина это почти признание в любви.

— Рад соответствовать.

— Не радуйтесь раньше времени.

Она села напротив.

— Артемьев уехал. Две недели группой командую я. А значит, все ваши вылеты, допуски, тренировки, доклады и даже ваше плохое настроение проходят через меня. Сразу обозначу правила.

— Слушаю.

— Первое. Вы не геройствуете.

— Не планировал.

— Второе. Вы не скрываете усталость, боль, сомнения, раздражение и любые странные ощущения после работы с машиной.

— Принято.

— Третье. Если инженер говорит вам «это несущественно», а вы считаете иначе — докладываете мне.

Я поднял глаза.

— Даже если инженер ведущий?

— Особенно если ведущий. Умные люди иногда слишком любят свои конструкции.

Это было сказано без злобы, но с опытом.

— Четвёртое, — продолжила Беркут. — «Гроза» — не просто новый истребитель. Это платформа с рядом решений, которые ещё не проверялись на пилоте вашего профиля. До сих

пор основные прогоны выполнялись на ограниченных режимах и с другими лётчиками. Вы первый, кого допустили после боевой программы такого уровня.

— Почему?

Она посмотрела прямо.

— Потому что машина создавалась не для парадов. И не для красивых отчётов. Её создавали под войну нового типа. А вы, майор, один из немногих, кто уже воевал в небе, похожем на то, ради которого её проектировали.

Я молчал. Внутри снова появилось то самое ощущение границы. Только теперь за ней стоял не силуэт самолёта в ангаре, а нечто большее.

Беркут открыла серую папку.

— Завтра у вас первый закрытый брифинг по системам. После — расширенный тренажёр с реальными профилями «Грозы». Если всё пройдёт без замечаний, послезавтра вы увидите самолёт полностью. Не из окна. Не под чехлом. В ангаре.

— А первый вылет?

— Не торопитесь.

— Я не тороплюсь. Я уточняю горизонт.

Она чуть прищурилась.

— Горизонт зависит от вас, майор. И от того, насколько честно «Гроза» поведёт себя на земле.

Она закрыла папку.

— Вопросы?

Я подумал.

— Один.

— Слушаю.

— Почему Артемьев сказал: «там начинаются совсем другие испытания»?

Анна Андреевна не изменилась в лице. Но пауза перед ответом стала длиннее ровно на одну секунду.

— Потому что в нашей стране одновременно делают больше, чем один самолёт.

— Это ответ?

— Это предел ответа на сегодня.

Я кивнул.

— Понял.

Она встала.

— Тогда свободны до завтрашнего брифинга. Диана Сергеевна выдаст вам обновлённый график, маршрут допуска и контактный код моего дежурного канала. С этого момента вы в моём распоряжении, майор Пайк.

Я поднялся.

— Есть, товарищ полковник.

Уже у двери она вдруг сказала:

— И ещё, майор.

Я обернулся.

— Да?

— Медики сегодня задали вам много сложных вопросов. Завтра самолёт начнёт задавать свои. Отвечайте ему так же чётко.

Я посмотрел на неё и впервые за весь день позволил себе лёгкую улыбку.

— Постараюсь, товарищ полковник.

— Не старайтесь, — сказала Беркут почти теми же словами, что утром Артемьев. — Работайте.

Я вышел в приёмную. Диана Сергеевна сидела за столом, но, кажется, ждала именно звука открывающейся двери. Она быстро подняла глаза — и тут же опустила их к бумагам.

— Вам нужно подписать получение графика, товарищ майор, — сказала она.

Я подошёл к столу. Она протянула мне планшет. Наши пальцы почти соприкоснулись, и Диана едва заметно задержала дыхание. Я сделал вид, что не заметил.

Подписал.

— Спасибо, Диана Сергеевна.

Она всё-таки посмотрела на меня. Всего на секунду. И в этой секунде было столько потерянной, опасной живости, что я понял: на «Сармат-Востоке» мне придётся быть осторожным не только с самолётами.

— Удачи завтра, товарищ майор, — тихо сказала она.

— Спасибо.

Я вышел из штаба уже в темноту. Над аэродромом горели огни. Далеко, за закрытыми ангарами, снова слышался гул — низкий, тяжёлый, похожий на дыхание большой стальной птицы. Где-то там ждала «Гроза». Сегодня меня признали годным к полётам. Инженеры признали достойным работы. Тренажёр признал, что меня не так-то просто сломать.

Но всё это были только подписи, протоколы и имитации. Настоящий разговор ещё не начинался. Я остановился на крыльце штаба, вдохнул холодный воздух, пахнувший керосином и степью, и подумал, что завтрашний день будет первым настоящим шагом к машине, ради которой меня вызвали сюда.

А где-то в другом городе Артемьев уже начинал совсем другие испытания. И почему-то мне казалось, что однажды эти две дороги пересекутся.

Глава 3. Чудовище в ангаре

На закрытый брифинг по системам я едва не опоздал. И не потому, что проспал, заблудился или внезапно решил устроить себе прогулку по территории «Сармат-Востока». Нет. Всё было гораздо смешнее и одновременно показательнее.

Меня туда просто не хотели пускать. Утро началось с того, что Диана Сергеевна Зорь выдала мне маршрутный лист, временный допуск с красной полосой и коротко объяснила:

— Корпус семь, нижний уровень, зал «Контур». Вас там ждут к девяти ноль-ноль. Опоздание нежелательно.

Она произнесла «нежелательно» так, будто за этим словом скрывалось «смертельно опасно для вашей репутации».

— Понял, — сказал я. — Далеко?

— Минут семь пешком, если вас нигде не задержат.

Она сказала это совершенно спокойно. Я тогда ещё не понял, что именно эта часть фразы была главной.

Корпус семь находился в стороне от основных административных зданий, за двумя рядами ограждений и отдельным постом допуска. Снаружи он не выглядел как место, где обсуждают системы нового истребителя. Низкое бетонное здание без вывесок, узкие окна, камеры под козырьками, тяжёлая дверь, рядом с которой стояли двое вооружённых дежурных.

Я подошёл к посту за десять минут до начала.

— Майор Пайк, на брифинг в зал «Контур», — сказал я, протягивая документы.

Старший наряда, сержант лет тридцати, взял мой пропуск, посмотрел на него, потом на меня. Потом снова на пропуск. Потом на маршрутный лист.

— Вы? — спросил он.

— Я.

— Майор?

— Так точно.

Он изучил меня ещё внимательнее. Я был в обычной форме без парадных планок, без медалей и лишней показухи. Погоны майора, документы, допуск — всё при мне. Но, видимо, в голове у сержанта майор Пайк, которого ждали на закрытом брифинге, должен был выглядеть как-то иначе. Старше, мрачнее, шире в плечах, с легендой, написанной прямо на лице.

А перед ним стоял двадцативосьмилетний офицер, которого при желании можно было принять за адъютанта, прибывшего передать бумаги.

— Подождите, — сказал сержант.

Он ушёл в будку связи. Я посмотрел на часы. Восемь пятьдесят две. Через минуту сержант вернулся.

— Вас нет в списке сопровождаемых специалистов.

— Потому что я не сопровождаемый специалист.

— А кто?

— Пилот.

Он помолчал.

— Испытатель?

— Пока кандидат, если вам нужна точность.

Сержант снова ушёл звонить. Восемь пятьдесят пять.

За моей спиной остановился какой-то инженер с чемоданчиком. Его пропустили за двадцать секунд. Потом прошли двое техников. Потом женщина в гражданском костюме с планшетом. На меня она даже не посмотрела.

Восемь пятьдесят семь. Сержант вышел уже с другим выражением лица.

— Сейчас придёт ответственный.

— Брифинг через три минуты.

— Без ответственного не имею права.

Я мог бы начать давить званием. Мог бы потребовать дежурного офицера. Мог бы устроить шум так, что меня бы запомнили все посты на территории.

Но вчера Беркут сказала: не геройствовать. А я считал, что это касалось не только воздуха. Поэтому я просто кивнул.

— Ждём ответственного.

Ответственный появился в девять ноль одну. Молодой капитан инженерной службы, взъерошенный, с пропуском на шее и видом человека, которого оторвали от сложного расчёта ради какой-то нелепости.

— Где тут проблема? — спросил он.

Сержант показал на меня.

— Вот. Говорит, майор Пайк.

Капитан посмотрел на меня с раздражением.

— Вы опоздали.

— Меня не пустили.

— Надо было заранее оформить проход младшего персонала.

Я медленно вдохнул.

— Повторите.

Капитан уже открыл рот, но тут его взгляд опустился на мои погоны. Потом на фамилию в допуске. Потом снова на лицо.

И раздражение с него слетело так быстро, будто кто-то выключил питание.

— Товарищ майор... — начал он.

— Да?

— Прошу прощения. Мы... вас ожидали.

— Я заметил.

— Просто вас никто раньше не видел.

— Это не моя вина, капитан.

— Так точно. Пройдёмте скорее.

Он почти бегом провёл меня через пост, потом по коридору, потом вниз на лифте, где у меня ещё дважды проверили допуск. На последней двери стояла табличка без названия. Только индекс: «К-0».

За ней находился зал «Контур». Когда я вошёл, брифинг уже начался. В помещении было около двадцати человек: инженеры, офицеры лётно-испытательной группы, операторы систем, специалисты по бортовой электронике. На большом экране висел силуэт «Грозы», но часть данных была закрыта серыми полями. У стены стояла полковник Беркут.

Она повернула голову.

— Майор Пайк прибыл, — сказала она ровно.

Все обернулись. И я буквально увидел, как по залу прошла волна узнавания. Не лицом — фамилией. Сначала недоумение: «этот?» Потом быстрое сопоставление: возраст, звание, допуск, вчерашние отчёты тренажёра. Потом интерес. А потом началось то, чего, видимо, стоило ожидать.

Меня засыпали вопросами.

— Майор, вы действительно вчера отменили рекомендацию адаптивного контура на двенадцатой минуте сценария?

— Да.

— На каком основании?

— На основании противоречия между динамикой угроз и поведением радиоэфира.

— То есть вы не доверяете системе?

— Я доверяю системе как инструменту. Не как начальнику.

Кто-то записал. Другой инженер, седой подполковник с усталым лицом, спросил:

— Если машина даст вам предупреждение о предельном режиме, вы будете выходить сразу или проверять?

— Зависит от характера предупреждения. Если оно подтверждается перегрузкой, вибрацией, потерей управляемости или вторичными параметрами — выхожу. Если предупреждение одиночное и противоречит остальной картине — удерживаю режим минимальное время для уточнения, докладываю, готовлюсь к выходу.

— Минимальное время — это сколько?

— Столько, сколько нужно, чтобы не погибнуть из-за ложного сигнала и не угробить машину из-за упрямства.

В зале стало тише. Потом женщина в форме капитана инженерной службы — Черкасова — задала вопрос уже без всякой проверки, по существу:

— Как вы будете описывать сбой, если он проявится только ощущением на ручке, без явной индикации?

— Фаза полёта, положение органов управления, скорость изменения усилия, направление паразитного увода, задержка отклика, звук, вибрация, температура, если почувствую по кабине, и сопутствующая индикация. Если не смогу сформулировать сразу — дам короткий доклад в воздухе, полный разбор после посадки.

— Пример короткого доклада?

— «Контроль, Пайк. На переходе в правый крен при угле таком-то ощущаю запаздывание по ручке, увод носа вниз, индикация стабильна, повторять режим не буду до разрешения». Примерно так.

Черкасова кивнула. Ещё один вопрос прозвучал от человека в гражданском, которого представили как специалиста по адаптивным алгоритмам:

— Майор, вы готовы к тому, что система иногда будет принимать решение быстрее вас?

— Она обязана считать быстрее меня. Для этого её и сделали.

— Но, если она будет права, а вы нет?

— Тогда я должен научиться понимать, почему она права. Если не пойму — это уже риск.

— А если вы будете правы, а она нет?

— Тогда вы должны научиться понимать, почему она ошиблась.

Он улыбнулся.

— Справедливо.

Полковник Беркут всё это время молчала. Она наблюдала не только за мной, но и за ними. За тем, как специалисты, привыкшие говорить с графиками и моделями, впервые проверяют живого человека, которому предстоит сесть в их расчёты.

Брифинг длился почти три часа.

Мне объясняли системы «Грозы» — настолько подробно, насколько позволял мой текущий допуск. Бортовой комплекс, адаптивное управление, распределение тяги, аварийные контуры, особенности энергетики, режимы высотного перехвата, работа с помехами. Я слушал, задавал вопросы, иногда останавливал докладчика и просил перевести красивую инженерную фразу на язык кабины.

Не всем это нравилось. Но к концу брифинга даже самые недовольные поняли: я не придираюсь. Я пытаюсь выжить. А заодно сохранить их машину.

После обеда начался расширенный тренажёр с реальными профилями «Грозы». Не тот вчерашний комплекс, где меня проверяли на общую устойчивость. Сегодня тренажёр был другим. Кабина — ближе к реальной. Интерфейс — полный. Профили — уже не учебные, а снятые с расчётных моделей и частично с наземных прогонов. Машину ещё не дали мне в руки, но впервые позволили ощутить её характер.

И характер оказался тяжёлым. Не в смысле плохим. Именно тяжёлым.

«Гроза» в тренажёре не была юрким фронтовым истребителем, который отзывается на мысль. Она думала массой, скоростью и инерцией. У неё был странный, почти звериный запас силы. Она не бросалась в манёвр — она входила в него, как крупный хищник входит в воду: без суеты, но так, что пространство вокруг сразу становилось её территорией.

Первые двадцать минут я привыкал. Потом начал спорить с машиной. Потом перестал спорить и начал слушать. Вот тогда пошло лучше.

Реальные профили «Грозы» включали высотный разгон, переход на сверхзвуковой участок, имитацию перехвата группы целей, аварийное перераспределение тяги и посадку после частичного отказа одного из контуров управления. В какой-то момент тренажёр нарочно дал мне запоздалую реакцию на коррекцию курса. Я почувствовал, как руки сами хотят сделать лишнее движение.

Я не дал.

— Не дёргай, — сказал я себе тихо.

Когда-то я говорил это Васькину в Борисоглебске. «Не дёргай. Самолёт не виноват, что ты испугался». Я удержал режим, дождался ответа машины, затем дал короткую поправку. На экране стабилизировалась линия траектории. За стеклом кто-то поднял большой палец.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

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