

Андрей Пономарев



Лётчик- испытатель. Книга 2

Андрей Пономарев

Лётчик-испытатель - 2

«Автор»

2026

Пономарев А. В.

Лётчик-испытатель - 2 / 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 - 2

Благодарю Евгения Курылёва за подачу идеи и вдохновение.

Лётчик-испытатель - 2

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 Возвращение к машине

Иногда человеку кажется, что война заканчивается в тот момент, когда смолкают орудия. Это неправда.

Война заканчивается позже. Намного позже. Иногда — через месяц, иногда — через год, иногда — никогда. Она не уходит вместе с последним приказом, не растворяется в дыму отработавшего керосина, не исчезает после того, как тебе вручают награды и говорят правильные слова перед строем.

Она остаётся в руках. В привычке вздрагивать от резкого звука. В умении различать по тишине, опасна она или нет. В странном чувстве вины, когда утром просыпаешься живым и вспоминаешь тех, кто не проснулся.

После Китая я думал, что имею право на отдых.

Не на долгий, не на праздный, не на тот отдых, который превращает человека в мягкую, ленивую оболочку. Нет. Я хотел просто несколько недель не слышать команду на вылет. Не видеть карту боевого района. Не считать топливо до обратного маршрута. Не смотреть на небо как на место, где тебя ждёт смерть.

Я хотел проснуться и знать, что сегодня никто не прикажет мне подниматься в воздух.

Простое желание. Смешное даже. Но после войны самые простые желания становятся самыми недостижимыми.

Когда мне передали предложение вернуться в Ахтубинск, в испытательный центр «Сармат-Востока», я сначала решил отказаться. Причём решил твёрдо. Так, как решают люди, слишком уставшие для новых подвигов.

Я сказал себе: хватит.

Хватит фронта. Хватит риска. Хватит машин, которые хотят убить тебя не хуже противника. Хватит доказывать кому-то, что сталь, электроника и расчётные модели должны подчиняться человеку, а не наоборот.

Проект «Гроза» уже однажды забрал слишком много сил. Я помнил тот первый этап испытаний. Помнил восторг инженеров, осторожную гордость командования, нашу общую уверенность, что мы стоим рядом с чем-то великим. Потом — сомнения. Потом — спор. Потом — аварии, разбирательства, закрытие проекта, отстранения, пустые кабинеты и недосказанные обвинения.

И вот теперь мне предлагали вернуться. Не на знакомую дорогу. Нет. На старое поле боя. Только там враг был не вражеским истребителем, не ракетой, не зенитным расчётом. Там враг мог прятаться в строке программного кода, в неверном коэффициенте, в поспешном решении комиссии или в человеческом желании доказать свою правоту любой ценой.

Мне говорили: «Ты нужен проекту».

А я думал: может быть, я нужен самому себе? Может быть, впервые за долгое время мне нужно не идти туда, где трудно, а остановиться? Научиться жить без постоянного напряжения. Без этого внутреннего двигателя, который всё время требует: вперёд, выше, быстрее, ещё раз, через силу, через страх, через усталость.

Но потом приходила другая мысль. Если не я — кто?

Это опасная мысль. Она часто толкает людей туда, откуда они не возвращаются. Она льстит самолюбию, маскируясь под долг. Она говорит тебе: ты особенный, без тебя не справятся. И очень легко поверить в это, особенно если ты уже привык, что на твоих решениях держатся чужие жизни.

Я пытался прогнать эту мысль. Не получалось. Потому что за ней стояла не гордость. За ней стояли трое погибших пилотов.

Я не знал их близко. С двумя был знаком по службе, третьего видел только на фотографиях в материалах комиссии. Но все они сели в кабину после меня. Все они доверились машине, которую я когда-то тоже чувствовал под руками. Все они, вероятно, думали, что справятся.

Пилоты почти всегда думают, что справятся. Именно поэтому мы поднимаемся в небо. И именно поэтому иногда погибаем.

Я мог отказаться. Написать рапорт, сослаться на состояние после боевых действий, попросить отпуск, лечение, перевод куда-нибудь подальше от испытаний. Мне бы, возможно, даже пошли навстречу. После Китая никто не стал бы обвинять меня в трусости. Никто бы не сказал вслух, что Пайк устал.

Но я сам бы знал. А от себя уйти сложнее, чем от любого начальства. Поэтому я приехал.

Ахтубинск встретил меня сухим ветром и степной пылью. Такой ветер бывает только в местах, где земля привыкла к военным аэродромам и не удивляется реву двигателей. Он бил в лицо, забивался под воротник, шуршал по бетону и словно спрашивал: ну что, вернулся?

Я смотрел на знакомые контуры объектов за ограждением, на вышки, ангары, бетонные полосы, на строгие лица охраны — и чувствовал странное раздвоение.

Всё было знакомо. И всё было чужим. Я знал эти дороги, эти здания, этот порядок пропусков, этот запах керосина, металла и закрытых помещений. Я помнил, где находится штабной корпус, где зал брифингов, где тренажёрный блок, где ангар, в котором стояла машина.

И всё равно мне казалось, что я приехал не туда. Или не тем человеком.

Тот Пайк, который впервые входил сюда, был майором, упрямым лётчиком-испытателем, уверенным, что любая сложная машина рано или поздно станет понятной, если достаточно внимательно слушать её в воздухе.

Теперь я был подполковником. После Китая. После воздушных боёв, потерь, бессонных ночей и приказов, которые невозможно забыть.

Я вышел из машины у административного корпуса и на несколько секунд задержался, прежде чем войти внутрь. Странно, но именно в этот момент мне захотелось развернуться и уехать. Не из страха. Нет. Страх был привычным, почти рабочим состоянием.

Это было другое.

Внутри меня будто спорили два человека. Один говорил: «Ты сделал достаточно. Ты имеешь право остановиться. Эта машина уже забрала слишком много. Пусть теперь другие разбираются с ней. Ты не обязан каждый раз идти туда, где опасно».

Другой отвечал: «Если уйдёшь сейчас, будешь помнить это всю жизнь. Будешь читать сводки, ждать новостей, узнаешь об очередной аварии — и поймёшь, что мог хотя бы попытаться предотвратить её».

Я стоял у входа, пока сопровождавший меня офицер не обернулся.

— Товарищ подполковник?

Я кивнул.

— Идёмте.

Внутри всё оказалось таким же: коридоры, таблички на дверях, шаги, приглушённые голоса, запах бумаги и старой краски. Но теперь в этих стенах чувствовалась усталость. Не внешняя, не явная. Центр работал, люди ходили по делам, телефоны звонили, двери открывались и закрывались. Однако под этой обычной служебной жизнью лежало что-то тяжёлое. Как после пожара, когда стены уже покрасили, мебель заменили, окна вымыли, но запах гари всё равно иногда проступает сквозь свежую краску.

Меня проводили в кабинет, где я должен был встретиться с полковником Соколовым. Когда-то он был генерал-лейтенантом.

Я хорошо помнил его прежним: широкие плечи, уверенный голос, взгляд человека, привыкшего, что его приказы не обсуждаются. Он был из тех начальников, которые занимают пространство одним своим присутствием. Рядом с ним даже опытные офицеры невольно подтягивались.

Теперь передо мной стоял полковник.

Форма сидела на нём так же безупречно, голос оставался твёрдым, но что-то изменилось. Не в осанке и не в манере говорить. Изменилось в глазах. Там появилась глубина, которую дают только потери и разбирательства, когда человек вдруг понимает, что звание, должность и прежняя уверенность не защищают от последствий.

Он поднялся из-за стола.

— Подполковник Пайк.

— Здравия желаю, товарищ полковник.

Мы обменялись рукопожатием. Оно было крепким, но не демонстративным.

— Рад, что ты приехал, — сказал Соколов. — Честно говоря, до последнего не был уверен.

— Я сам до последнего не был уверен.

Он внимательно посмотрел на меня.

— И что решило?

Я не сразу ответил.

— Наверное, память.

Соколов кивнул, будто понял больше, чем я сказал.

— Садись.

Я сел напротив него. Некоторое время мы молчали. На столе лежали папки, несколько закрытых дел, карандаш, стакан с остывшим чаем. За окном был виден край аэродрома. По рулёжной дорожке медленно двигался тягач.

— Здесь многое изменилось, — произнёс Соколов.

— Я заметил.

— Но меньше, чем должно было бы.

— Это хорошо или плохо?

Он усмехнулся.

— Смотря для кого. — Потом посерьёзней. — Пострадали здесь все, Пайк. Не только те, кто носил большие звёзды. Разбирательство по авариям было серьёзным. Очень серьёзным. Копали глубоко. Иногда справедливо. Иногда показательно. Иногда просто искали тех, кого можно предъявить наверх.

Я молчал. Соколов откинулся на спинку кресла.

— Многие рядовые сотрудники сели за решётку. Техники, исполнители, люди из службы допуска, документации, контроля. Кто-то действительно виноват. Кто-то подписал не глядя. Кто-то промолчал, когда надо было остановить процесс. А кто-то просто оказался ближе всех к бумаге, на которой стояла неправильная подпись.

Он говорил спокойно, но я видел, что за этим спокойствием стоит горечь.

— А вы? — спросил я.

Соколов посмотрел на свои погоны.

— А я отделался тем, что меня понизили в звании.

Он произнёс это без жалобы. Но именно поэтому фраза прозвучала тяжело.

— Был генерал-лейтенантом, стал полковником, — продолжил он. — Для кого-то это трагедия. Для кого-то — справедливость. Для кого-то — слишком мягкое наказание. Я уже перестал пытаться понять, кто из них прав.

— А вы сами как считаете?

Он долго молчал.

— Я считаю, что люди погибли. А значит, кто-то должен был ответить. Я был одним из тех, кто давил на сроки. Одним из тех, кто верил, что система выдержит. Одним из тех, кто слушал инженеров, но не всегда слышал пилотов.

Эти слова дались ему нелегко. Я видел это.

Раньше Соколов никогда бы так не сказал. Раньше он нашёл бы формулировку строже, официальнее, безопаснее. Теперь он говорил почти просто.

— Вы не один принимали решения, — сказал я.

— Не один. Но это слабое утешение.

— На войне тоже редко виноват один человек.

— На войне проще.

Я усмехнулся.

— Не уверен.

— Проще в смысле ясности. Там есть враг. Есть приказ. Есть риск, который все понимают. А здесь всё расплывается. Один не проверил. Второй не настоял. Третий ускорил. Четвёртый промолчал. Пятый решил, что обойдётся. И в итоге машина падает, а потом все смотрят друг на друга и спрашивают: где именно мы убили человека?

Я опустил взгляд. Это было слишком точное описание. Соколов устало провёл ладонью по лицу.

— Ты думаешь, я не боялся твоего возвращения?

— Моего?

— Да. Ты ведь помнишь всё. И машину помнишь. И наши споры. И то, как тебя пытались убедить, что ты слишком осторожен.

— Помню.

— Вот поэтому я и боялся. Не потому, что ты начнёшь обвинять. А потому, что ты можешь оказаться прав.

Я посмотрел на него.

— Я не приехал сюда мстить.

— Знаю.

— И не приехал напоминать всем об ошибках.

— Но напомнишь.

— Если понадобится.

Соколов впервые за разговор улыбнулся.

— Вот теперь я узнаю Пайка.

Я тоже позволил себе короткую улыбку.

— Ничего, — сказал я. — Вот создадим самолёт заново, научим его воевать, вот тогда есть шанс вернуть звание вам, товарищ полковник.

Он посмотрел на меня с таким выражением, будто хотел ответить резко, но передумал.

Потом тихо произнёс:

— Твои бы слова, подполковник, да Богу в уши.

В этих словах не было ни пафоса, ни показной надежды. Только усталость человека, который слишком дорого заплатил за прежнюю уверенность и теперь боялся снова поверить во что-то до конца.

После встречи с Соколовым началась рутина.

Военная служба вообще держится на рутине. Даже самые секретные проекты, самые опасные испытания и самые громкие операции в итоге рассыпаются на расписания, подписи, допуски, журналы, комиссии и бесконечные проверки.

Сначала — медкомиссия.

Врачи смотрели на меня так, как обычно смотрят на лётчика после войны: внимательно, спокойно и с лёгким недоверием. Им нужно было понять не только то, целы ли у меня руки, сердце, зрение и вестибулярный аппарат. Им нужно было понять, не сломан ли я внутри.

А это не всегда видно на приборах.

Меня крутили, проверяли, заставляли проходить тесты, отвечать на вопросы, смотреть на свет, слушать сигналы, держать равновесие, вспоминать последовательности. Один врач долго изучал результаты и наконец сказал:

— Усталость есть.

— У всех есть, — ответил я.

— У вас — накопленная.

— Это лечится?

— Отдыхом.

— Другого варианта нет?

Он посмотрел на меня поверх очков.

— Есть. Делать вид, что всё нормально, пока организм сам не напомним вам обратное.

— Знакомый метод.

— Плохой метод.

— Но распространённый.

Врач вздохнул и поставил допуск с ограничениями на первоначальный этап.

Потом были тренажёры.

Сначала я думал, что это будет легче. Кабина без неба, без перегрузки, без настоящего риска. Пластик, экраны, имитация, записанные сценарии отказов. Но иногда тренажёр бьёт по памяти сильнее, чем реальный полёт.

Потому что в нём нет ветра, нет вибрации, нет запаха машины — и мозг сам достраивает недостающее.

Я садился в кресло, брался за органы управления, смотрел на обновлённую приборную панель и ловил себя на том, что жду старой реакции. Жду той самой задержки, того странного сопротивления, будто машина думает на полшага впереди меня.

Инженеры что-то объясняли, показывали новые режимы, обновлённый интерфейс, переработанную логику предупреждений.

Я слушал. Запоминал. Спрашивал. Иногда спорил.

Иногда просто молчал, потому что понимал: они действительно работали. Не прикрывали старые ошибки новым названием, не перекрашивали прежнюю опасность в другой цвет. Они пытались понять, где мы все тогда свернули не туда.

Были брифинги. Долгие, сухие, утомительные. Слайды, графики, телеметрия, результаты моделирования, выводы комиссий, планы испытаний. На некоторых докладах я чувствовал, как снова поднимается раздражение: слишком гладко звучали формулировки, слишком аккуратно обходились острые углы.

Но потом я ловил взгляды людей в зале и понимал: они тоже устали от красивых формулировок. Просто не все умели говорить иначе.

Проект «Гроза» пытались воскресить. Но воскресить машину — не значит просто собрать новый образец. Надо было воскресить доверие. А это куда сложнее.

Наконец настал день, когда меня допустили к осмотру самолёта. Не к полёту. До полёта было ещё далеко. Просто к машине.

Меня сопровождали Соколов, несколько инженеров из отдела управления, техники и представитель службы безопасности. Ангар открывали долго: проверки, коды, подписи, команды по внутренней связи. Всё это раздражало, но одновременно я понимал — после аварий здесь больше не могли позволить себе легкомыслия.

Когда створки ангара разошлись, я увидел её.

«Гроза».

Я остановился. Сначала мне показалось, что это совсем другой самолёт. И действительно — многое было другим. Новая обшивка. Иная покраска. Переработанные воздухозаборники. Изменённые контуры крыла. Другие панели обслуживания. На корпусе не было прежних отметин, к которым я когда-то привык. Машина стояла в центре ангара под холодным светом ламп, окружённая лесами, кабелями, диагностическими блоками и людьми в рабочей форме.

Но через несколько секунд я понял: я её помню.

Не глазами. Руками. Спинай. Тем особым шестым чувством, которое появляется у пилота, если он хоть раз действительно слился с машиной в воздухе.

Железо было другим. Обшивка — другой. Покраска — другой. Но внутри этой машины оставалось что-то прежнее. Её характер. Её угрюмое, тяжёлое молчание. Её обещание силы и опасности. Она стояла неподвижно, но казалось, будто ждёт.

Я медленно подошёл ближе. Никто меня не торопил. Я обошёл самолёт вокруг. Остановился у крыла, провёл ладонью по холодной поверхности. Металл был гладкий, чистый, почти чужой. Но я помнил, как такая поверхность дрожит на разбеге. Помнил, как корпус отзывается на тягу. Помнил, как машина поднимает нос и на несколько секунд весь мир сжимается до приборов, полосы и дыхания.

Я осмотрел стойки шасси, створки отсеков, кромки, воздухозаборники. Задавал вопросы. Иногда короткие. Иногда неприятные.

— Здесь усилили?

— Да, товарищ подполковник.

— Почему изменили доступ к блоку?

— После замечаний комиссии. Теперь можно снять панель без разборки соседнего узла.

— А этот контур?

— Переработан полностью.

— Полностью — опасное слово.

Инженер замаялся. Соколов сбоку негромко сказал:

— Отвечайте точно.

— Контур переработан по основным исполнительным связям, — исправился инженер.
— Часть логики сохранена, но введены ограничения по приоритету пилота.

Я кивнул.

— Вот теперь ответ.

Я продолжил обход. С каждым шагом внутри меня что-то менялось. До этого момента спор не прекращался. Одна часть меня всё ещё говорила: зря ты приехал. Другая отвечала: надо продолжать. Но рядом с самолётом этот спор стал тише. Не исчез. Просто отступил. Потому что передо мной уже была не абстрактная дилемма, не приказ, не проектная документация и не чужие ожидания. Передо мной была машина. Та самая. Опасная. Недоделанная. Упрямая. Слишком сильная для того, чтобы относиться к ней легкомысленно. И слишком важная, чтобы бросить её недоученной.

Когда я остановился у трапа, ведущего в кабину, в ангаре стало необычно тихо. Техники перестали переговариваться. Инженеры смотрели на меня. Соколов стоял чуть в стороне, сложив руки за спиной.

Я положил ладонь на борт. Металл был холодным.

— Ну, здравствуй, боец, — произнёс я негромко. — Будем работать.

Потом поднялся по трапу. Каждая ступенька отдавалась в груди странным тяжёлым звуком. Не от физического усилия. От памяти.

Я заглянул в кабину. Она изменилась сильнее, чем внешность самолёта. Новые дисплеи, новая компоновка части приборов, переработанные панели, другой блок управления режимами. Но кресло, центральная линия обзора, положение рук, пространство вокруг пилота — всё это сохранило знакомую логику.

Я опустил в кресло. На мгновение закрыл глаза. И услышал не ангар. А гул. Старый гул разбега. Голос руководителя полётов в наушниках. Собственное дыхание. Сухую команду автоматике.

Тот самый момент, когда машина вдруг переставала быть изделием, проектом, объектом испытаний — и становилась продолжением твоего тела. Или врагом. Иногда грань между этим была слишком тонкой. Я открыл глаза и медленно положил руки на органы управления.

Штурвал.

Переключатели.

Панель режимов.

Рукоять управления тягой.

Каждое касание возвращало фрагмент памяти. Вот здесь я когда-то почувствовал первую задержку. Вот здесь машина дала слишком резкий отклик. Вот сюда я смотрел, когда понял, что автоматика пытается вытянуть режим иначе, чем я ожидал. Вот этот сектор тогда казался неудобным. Теперь его изменили.

Я не сразу понял, что по щеке скользнуло что-то тёплое. Слеза. Одна. Нелепая, неожиданная, почти обидная.

Я не был человеком, который легко плачет. На войне для этого просто не было времени. Там горе часто приходит позже, когда уже некому его показывать. Но сейчас, в этой кабине, среди холодного металла и приглушённых голосов снаружи, меня вдруг догнали все те, кого эта машина уже забрала.

Трое пилотов. Три человека, которые сидели здесь или в такой же кабине, держали руки на этих же органах управления, слушали команды, верили в расчёты, в себя, в тех, кто готовил их полёт.

И не вернулись.

Снаружи за мной наблюдали инженеры из отдела управления. На большом экране, куда выводилось изображение из кабины, моё лицо было видно слишком хорошо.

Я услышал чей-то голос. Молодой, резкий, не успевший понять, что некоторые вещи нельзя произносить слишком громко.

— Смотрите! У полковника покати́лась слеза!

В ангаре что-то дрогнуло. Люди быстро уставились на экран. Я не повернул головы. Не вытер лицо. Просто сидел, держа руки на штурвале.

Тогда голос Соколова прозвучал совершенно спокойно:

— Пилоты всегда чувствуют друг друга. Здесь погибли трое. Подполковник отдаёт им честь. Дадим ему ещё несколько минут. Он вспоминает машину.

После этих слов в ангаре снова стало тихо. И я был благодарен ему за это. Не за защиту. За понимание. Я сидел в кабине и вспоминал. Не только машину. Себя тоже.

Того майора Пайка, который когда-то вошёл в этот проект с горящими глазами. Того лётчика, который верил, что любую проблему можно решить, если достаточно упрямо идти

вперёд. Того человека, который ещё не знал, что иногда главное мужество — не поднять самолёт, а запретить ему взлетать.

Теперь я знал. И, наверное, именно поэтому вернулся. Не потому, что не устал. Я устал. Не потому, что не хотел покоя. Хотел.

Не потому, что верил в безошибочность людей, техники или собственных решений. Уже не верил.

Я вернулся потому, что между бегством и долгом есть тонкая граница. И каждый человек однажды сам решает, где она проходит.

Для меня она проходила здесь. В кабине «Грозы».

Я провёл ладонью по панели и тихо сказал так, чтобы не услышали микрофоны:

— Только теперь без лжи. Слышишь? Без лжи.

Машина, конечно, не ответила.

Но мне показалось, что в её молчании впервые не было прежнего вызова. Только ожидание.

А ожидание — это уже начало работы.

Глава 2. День сверхвысот и сверхскоростей

Испытания никогда не начинаются с подвига. Это только со стороны кажется, что лётчик-испытатель приходит к машине, бросает взгляд на небо, усмехается, забирается в кабину — и через минуту уже уходит за облака туда, где кончаются привычные законы воздуха.

На самом деле всё начинается скучно:

С журналов.

С допусков.

С подписей.

С инструктажей.

С медиков, которые смотрят на тебя так, будто заранее подозревают в попытке умереть раньше положенного срока.

С инженеров, которые говорят: «Только по программе».

И с твоего собственного внутреннего голоса, который тихо спрашивает: «А ты точно готов снова доверить жизнь этой машине?»

Я не был готов. Именно поэтому первые полёты сделали ознакомительными. Никаких рекордов, никаких острых режимов, никаких сверхвысот и сверхскоростей. Только поднять машину, пройти по заданному маршруту, проверить основные системы, сравнить телеметрию с расчётами, вернуться, сесть, заполнить отчёт и снова слушать, как умные люди спорят над графиками.

Для кого-то это могло показаться разочарованием. Для меня — спасением. Потому что с «Грозой» нельзя было начинать резко. Не с этой машиной. Она была слишком тяжёлой, слишком мощной, слишком непонятной. В ней чувствовалось что-то от хищника, которого долго держали в клетке, потом подлечили, перекрасили, поставили новые мышцы, новые зубы — и теперь хотели снова выпустить на волю, надеясь, что он стал послушнее.

Но хищник не становится послушным только потому, что его перекрасили. Первый ознакомительный полёт прошёл почти буднично.

Я поднял машину осторожно, без лишней тяги. Дал ей оторваться от полосы не рывком, а плавно, как поднимают тяжёлую дверь, за которой не знаешь, что находится. Она слушалась. Не идеально, но слушалась. Взлёт стал мягче, чем раньше. Переход на пневматику в системе руления и шасси сразу дал себя знать: на разбеге самолёт чувствовался острее, собраннее. Он не катился по полосе — он будто ждал команды прыгнуть. Мне пришлось даже немного сдерживать его.

В воздухе машина вела себя спокойнее прежней. Стабилизация стала аккуратнее. Бортовой компьютер уже не пытался спорить за каждое движение. Команда-отклик работала чище. Не идеально, но в сравнении с первым этапом — это была уже другая философия управления.

Раньше «Гроза» будто всё время доказывала пилоту: «Я умнее тебя».

Теперь она будто спрашивала: «Что будем делать?»

Это было лучше. Но я всё равно не верил ей до конца.

Во втором полёте я начал осторожно вспоминать старые режимы. Не нарушая программу — по крайней мере, формально. Я выводил машину на те углы, где раньше появлялось странное запаздывание. Проверял реакцию по крену. Смотрел, как автоматика держит нос. Давал короткие импульсы и ждал, не появится ли прежнее ощущение, будто самолёт сначала размышляет, а потом выполняет.

Инженеры потом говорили, что телеметрия у меня получалась «грязная». Они любили это слово. «Грязная» телеметрия означала, что лётчик делает не совсем то, что удобно анализировать в таблице. А я отвечал им:

— Чистая телеметрия бывает у мёртвой машины на стенде. В воздухе всё грязное.

Они морщились, но записывали. В третьем ознакомительном полёте я впервые поймал то самое чувство, ради которого, наверное, и вернулся в Ахтубинск.

Я вспомнил.

Не просто то, как машина летала раньше. Я вспомнил тот день, когда нарушил протоколы. Когда пошёл дальше утверждённой программы, потому что понял: если сейчас не сделаю шаг за край, никто не узнает, где у этой машины настоящая граница.

Тогда меня потом ругали. Кричали. Писали рапорты. Грозилы отстранением. Говорили, что лётчик-испытатель не имеет права превращать государственный проект в личный эксперимент.

Всё это было правильно. И всё это было неполно. Потому что иногда протоколы пишутся для машины, которую люди себе представили. А в воздух поднимается машина настоящая. И настоящая машина может оказаться другой.

Тогда, нарушив протоколы, я впервые увидел, что «Гроза» не просто опасна. Она непонятна. Её нельзя было доводить по бумаге. Её надо было слушать в воздухе.

Теперь, в новых ознакомительных полётах, я осторожно возвращался к тем ощущениям. Не ради бравады. Не ради того, чтобы доказать свою прежнюю правоту. Просто нужно было снова войти в её характер. И чем больше я летал, тем меньше боялся оглядываться назад.

Прошлое не исчезло. Погибшие не воскресли. Ошибки не стали меньше. Но страх перед ними начал уступать место работе. А работа — лучший способ не сойти с ума от памяти.

После серии ознакомительных полётов меня вызвали на большое техническое совещание.

В зале собрались конструкторы, инженеры отдела управления, специалисты по силовой установке, аэродинамики, материаловеды, представители службы безопасности и полковник Соколов. На столе лежали распечатки телеметрии. На экране висела схема машины, утыканная цветными отметками.

Я вошёл, сел, дождался, пока они закончат внутренний спор, и сказал:

— В общем машиной я доволен.

В зале стало тише. Похвала от лётчика-испытателя звучит редко, поэтому инженеры всегда сперва пугаются: не подвох ли?

Я продолжил:

— Но нарекания есть.

Вот теперь они расслабились. Это было им понятнее. Соколов откинулся на спинку кресла.

— Слушаем, товарищ подполковник.

Я поднялся и подошёл к схеме.

— Первое. Медленно набирает скорость на малых высотах.

Кто-то из двигателистов сразу потянулся к блокноту.

— Второе. Ниже тысячи метров теряется острота пилотажа. Машина тяжелеет. Руление в воздухе становится вязким. Не критично, но для истребителя — плохо.

— Она не совсем истребитель, — осторожно заметил один из конструкторов.

Я повернулся к нему.

— Вот когда вы решите, что именно вы строите, тогда мне будет проще говорить. Пока вы позиционируете это как боевую машину, способную вести манёвренный бой и работать на сверхскоростях. Значит, я оцениваю её как машину, которая должна выжить и убить противника, а не красиво выглядеть на докладе.

Инженер замолчал. Я снова указал на крыло.

— Третье. Керамика на нижней части крыла. Та самая, которая должна защищать машину на полётах выше пяти Махов. Она слишком хорошо защищает.

Материаловед нахмурился.

— Слишком хорошо?

— Да. Она не даёт топливу для «трубных» двигателей разогреться до необходимых четырёхсот градусов. Ниже этой температуры топливо просто не воспламеняется. В итоге мы летим буквально с двумя видами топлива: высокотемпературным и низкотемпературным.

Они переглянулись. Это они знали. Но одно дело — знать по расчётам, другое — услышать от человека, который сидит в кабине и понимает, что один неверный переход режима превращает самолёт в падающий кусок металла.

— Сделать керамику тоньше? — спросил кто-то.

Я покачал головой.

— Упадут термозащитные свойства.

— Дополнительные нагреватели топлива?

— Тоже не вариант. Если они будут повреждены или выйдут из строя, машина камнем рухнет вниз. На таких скоростях обычные турбореактивные двигатели просто не запустятся, если я потрачу низкотемпературное топливо. Набегающий поток воздуха, конечно, трением разогреет турбину до нужной температуры, но пока она раскрутится, лопатки разрушатся.

В зале стало совсем тихо. Соколов смотрел на схему, не моргая.

— Ваше предложение? — спросил он.

— Я лётчик, товарищ полковник. Не конструктор.

— Но вы уже подумали.

— Подумал.

Я постучал пальцем по нижней поверхности крыла на схеме.

— Вам нужно не просто защищать крыло от нагрева. Вам нужно использовать этот нагрев. Пропустить топливные каналы прямо сквозь защитный слой. Как в автомобильном радиаторе, только наоборот. Там жидкость уносит тепло. Здесь топливо будет его забирать и разогреваться до нужной температуры.

Один из молодых инженеров поднял голову.

— То есть охлаждение керамики и подогрев топлива одним контуром?

— Именно.

Материаловеды сразу начали спорить между собой. Кто-то говорил про пористость, кто-то — про термоустойчивый состав, кто-то — про риск микротрещин. Двигателисты потребовали расчёт перепада температур. Аэродинамики вспомнили, что любые изменения поверхности могут повлиять на обтекание.

Я сел обратно. Теперь работали они. И это было правильно. Я не инженер. Я пилот. Лётчик-испытатель. Дайте мне машину — и я скажу, полетит она или нет. Дайте мне поведение

в воздухе — и я скажу, где она хочет убить пилота. А как сделать так, чтобы не убила, — это уже их работа.

Решение действительно взяли из автомобильной промышленности.

Керамику заменили. Сделали новый слой, через который пустили каналы топлива. Получалось двойное действие: нижняя часть крыла охлаждалась, а топливо для «труб» нагревалось до необходимой температуры. Не идеально, не окончательно, но уже не слепой компромисс между перегревом корпуса и отказом двигателей.

И вот после всех этих доработок наступил день сверхвысот и сверхскоростей.

Я вошёл в ангар — и остоленел. Передо мной стояла не та машина, к которой я начинал привыкать. Тот, кого я считал пусть ещё грубым, пусть тяжёлым, пусть опасным, но работягой и хорошим партнёром в работе, исчез. Передо мной стояло что-то другое. Самолёт был чёрным.

Абсолютно чёрным — от носа до кончиков хвоста. Не матовым, не угольным, не пятнистым, как раньше, когда корпус открыто показывал плетение композита, титановые детали и керамотекстолитовые вставки. Теперь вся махина сверкала глубоким лаком, будто бок представительского лимузина.

Чёрная, гладкая, холодная. И невероятно живая.

— Что это? — спросил я, не отрывая взгляда.

Один из инженеров, явно наблюдавших за моей реакцией, ответил с плохо скрываемой гордостью:

— Специальное абляционное покрытие на основе термоустойчивого лака. Будет спасать машину на больших скоростях.

— Насколько больших?

Он улыбнулся.

— А вот это вам и предстоит выяснить, товарищ подполковник.

Я медленно пошёл вокруг машины.

Раньше, когда я касался её рукой, пальцы чувствовали переходы: здесь композит, здесь металл, здесь термопластик, здесь керамика. Самолёт был как карта собственной конструкции. По нему можно было читать историю его сборки.

Теперь я вёл пальцами по ровному зеркалу. Никаких швов на ощупь. Никаких грубых переходов. Только гладкая чёрная поверхность, в которой отражался свет ангара.

«А ты повзрослел, малыш», — промелькнуло в голове.

Горло неожиданно перехватило. Я остановился у носовой части и прикинул скорости. Если покрытие выдержит перегрев... если топливные каналы в керамике сработают... если «трубы» запустятся так, как обещают... если планер не начнёт петь смертельную песню на пяти Махах...

Слишком много «если». Но именно из этих «если» и состоит испытательная работа.

— Я справлюсь, — сказал я себе.

Они называли это истребителем. Но масса и инерция никуда не денутся. Сто тридцать две тонны. Пока что без полной боевой нагрузки. А оружие? А ракетно-бомбовая подвеска? А запас топлива при реальной задаче? Даже если планер выдержит — выдержит ли пилот?

Вот это и предстояло выяснить. На себе.

Я поднялся в кабину уже в высотном костюме, больше похожем на облегчённый космический скафандр. Решили не рисковать. На таких высотах и скоростях герметизация кабины была не просто удобством. Она была границей между жизнью и мгновенной смертью.

Шлем закрылся с мягким щелчком. Мир стал тише, глуше, уже. В гарнитуре ожила связь.

— Пайк, меня слышно?

— Слышу.

— Для вашего удобства и скорости используем позывной ТТ.

— Чётко и ясно. Позывной принял. Позывной ТТ.

Пауза. Потом в гарнитуре раздался голос Соколова:

— Пайк, машина сырая пока. Не довели до ума пилотирование и скорость. Ещё работать и работать. Не геройствуйте. Просто разгоните нашу крошку и сядьте сами.

Я замер. Вот зря он это сказал. «Сядьте сами». У нас так не говорят. Мой дед, летавший ещё на МиГ-29, всегда говорил иначе: «Экипаж сел».

Возможно, это было нарушением правил. В истребителе экипаж один человек. Но дед говорил не только за себя. Он говорил за себя и за машину. Истребитель был его напарником. Если оба вернулись целыми — значит, выжили оба. Значит, можно выдохнуть.

Я положил руку на управление.

— Башня, ТТ к вырубиванию готов.

— ТТ, вырубивание разрешаю.

Машина тронулась.

Переход на пневматику снова дал себя знать. Руление стало острым, почти нервным. Самолёт будто не хотел катиться — он хотел лететь. Приходилось сдерживать его, как лошадь перед скачкой.

«Как же тебя назвать?» — вертелось в голове.

Отец говорил: к каждой машине, к которой прикипишь, надо дать имя. Не сразу. Не из головы. Имя должно прийти само. Иначе оно будет чужим. Этой здоровенной махине я пока имя дать не мог.

— Подполковник Пайк? Или вас лучше по позывному? Вы меня слышите? — раздалось в наушниках.

— Как угодно, только не теряйте мою телеметрию.

Я знал, что полёт будет на грани фола. Максимальная скорость. Максимальная высота. И очень мало права на ошибку.

Разбег. Тяга. Корпус задрожал, потом собрался. Я почувствовал, как машина тяжело, но уверенно принимает скорость. Полоса побежала назад. Нос чуть вверх. Ещё мгновение — и сто тридцать две тонны металла, композита, топлива, чёрного покрытия и человеческой дерзости оторвались от земли.

— Отрыв, — сообщил я. — Шасси убираю.

Всё штатно. На первых минутах я не гнал машину. Дал ей выйти на рабочий режим, проверил управление, температуру, давление, отклик. Нагрев корпуса проходил штатно. Если крылья начинали греться сильнее, я задираю нос, скорость падала, а топливо в крыльях отводило лишнюю температуру.

Но управление «команда-отклик» при этом падало. К тому же падение брюхом вперёд — это больше для шаттлов, а не для...

Я мысленно выругался. Да сука, я до сих пор не знал, как назвать эту машину.

Это не бомбардировщик — слишком быстрый и шустрый. И не классический истребитель — слишком тяжёлый, слишком инерционный. Не перехватчик в привычном смысле. Не разведчик. Не ракетносец. Она никуда полностью не вписывалась. Значит, была чем-то новым. А новое всегда сперва пугает.

Четыре турбореактивных двигателя разогнали машину до двух целых семи десятых Маха.

— Башня, я два семь.

— Слышим, Пайк. Что хочешь?

Я на секунду завис. Хочу ли я этого реально? Палец лег на управление режимами. Впереди была граница, за которой все расчёты превращались в предположения.

— Башня, если я расшибу эту птичку, но узнаю её предел, как думаете, стоит оно того?

В эфире повисла тишина. Я собирался узнать, на какую высоту способна эта многотонная железка.

— Ваша высота, ТТ?

Я взглянул на высотомер.

— Семнадцать тысяч.

Машина вела себя как на прогулке в парке.

— ТТ, срочно снижайтесь! Для этих двигателей эта высота смертельна.

Я посмотрел на приборы. Температура, обороты, давление. Реальных пределов этих движков пока никто не знал. Всё, что было у земли, — это расчёты, стендовые испытания и надежда.

— Не знаю, кто вам такое сказал и что вы там высчитали, но движки даже на предел не вышли. По моим ощущениям. Думаю, набрать до двадцати тысяч.

— Пайк, стойте! Хрен с ней, с машиной, но вы у нас такой один пилот!

Логично. Очень логично. Но испытания не всегда живут логикой земли. Надо было раздобыть скорость там, где её, по расчётам, быть не может. Набор высоты на этих двигателях — это, конечно, не те режимы, на которых когда-то рекордные МиГи карабкались в стратосферу, но...

Двадцать одна тысяча.

Двадцать две.

Двадцать три.

Турбины начали терять дыхание. И только когда они окончательно заглохли от нехватки кислорода, я вогнал машину в кольцевое снижение.

Корпус снизу, казалось, раскалится. Я шёл вниз по спирали и ждал. Угол становился всё острее. Скоро машина начнёт не просто снижаться — падать. Скорость росла. Приборы показывали продолжающийся нагрев передних кромок крыла и увеличение вибрации на воздухозаборниках.

С нагревом — ожидаемо. А вот воздухозаборники — проблема. Форма не та. Менять надо явно.

Четыре целых семь Маха.

Машина, снижаясь, уже гудела, протискиваясь сквозь всё более плотный воздух. Скоро будет слишком низко. Для турбореактивного двигателя — слишком много воздуха на такой скорости. Для корпуса — слишком большое трение. Придётся опять снижать скорость, запускать турбореактивные, на турбинах набирать двадцать тысяч плюс.

Высота падала. Скорость росла. И тут я решился.

Пять Махов.

Я включил «трубы». Сначала было почти смешно.

— Чих... чих... чих-х-чих-чих-чих...

Потом мир ударил мне в спину.

— РРРААА-УУУУРРРРР-ААААРРРР-АААУУУРРРР!

Рёв дракона пробил корпус, скафандр, шлем и кости. Через несколько секунд двигатели вошли в ритм. Грохот перестал быть хаосом. Осталось тяжёлое, ритмичное:

— РАААУ... РАААУ... РАААУ...

Для «труб» это были почти холостые. Звук ощущался телом, но уже не глушил.

Пять Махов.

Теперь надо было вывести машину из спирали. Просто повернуть нельзя. Масса слишком большая. Инерция огромная. Площадь крыльев — тоже. Рванёшь резко — разорвёт корпус, и никакая чёрная красота не спасёт.

Я увеличил диаметр спирали и начал осторожно поднимать нос, чтобы сохранить высоту. Ниже нагрев станет критическим.

— ТТ, как вы? Как ощущения? Что с машиной?

— Машина в порядке. Высота двенадцать тысяч и падает. Скорость пять шесть. Нагрев кабины держит, но от кондиционера сюда я бы не отказался. Жарковато.

— ТТ, прекращайте. Машину можно заменить, вас нет.

— Принял, башня. Один вираж — и я сажусь.

Рука крепче сжала рукоять.

— ТТ, ваша скорость и вираж — вещи несовместимые! При такой скорости и массе любой вираж вас разорвёт в клочья!

— Принял, башня.

Как будто я сам не знал. Нагрев крыла стал уже просто видимым. Индикаторы окрашивались в неприятные зоны. Визуальные камеры показывали раскалённые линии по кромкам.

Думай, Пайк. Думай.

Скорость терять нельзя — заглохнут «трубы». На малых высотах сильный нагрев. На турбинах скорость меньше — ну как меньше, до трёх с половиной Махов, — но набор высоты только по спирали или линейно с малым углом.

Ладно. Потом обдумаем. Сейчас основная схема поведения уже выстраивалась в голове. Я задал бортовому компьютеру подъём по широкой дуге.

В отличие от турбин, «трубы» работали плевками. Толчками. Вместо ровного гула турбореактивных двигателей их работа сливалась в высокочастотное «пых-пых-пых», похожее на бесконечное:

— РАААУ... РАААУ... РАААУ...

— ТТ! Пайк! Что вы делаете? — в наушниках скафандра вдруг запищал какой-то истеричный голос.

— Кто это?

— Семёнов Иван Дмитриевич! Я делал герметизацию кабины!

— И теперь вы хотите сообщить мне плохую новость?

— Я не про то... Ваша кабина экспериментальная. Ещё не проверена куча данных. Если вдруг, где утечка...

Я не дал ему договорить:

— То хоронить меня будут за ваш счёт.

Пятнадцать тысяч.

Скорость подъёма возрастала. Воздух становился всё реже. Трение переставало быть врагом, машина могла остывать.

Двадцать тысяч.

Двадцать две.

Двадцать три.

Двадцать четыре.

Двадцать пять.

На двадцати пяти тысячах семистах «трубы» задохнулись. Даже скорости семь целых восемь десятых Маха не хватало.

Тут уже нечем было дышать двигателям. Выхода было два:

Первый — выпускать плоскости, гасить скорость и планировать до момента, пока можно будет снова запустить турбореактивные.

Второй — резко падать, набирая скорость, включать «трубы», у земли снижать скорость, переходить на турбины и садиться.

Я выбрал третий.

Пошёл к земле под углом, задрал нос. Так когда-то садились шаттлы. Плоскости крыльев постепенно раскалялись. Я даже представлять не хотел, что творится у меня под ногами на корпусе, буквально в сорока сантиметрах ниже. Там керамика, наверное, уже светилась красным.

— Та-а-ак, — пробормотал я. — Выравниваем...

Скорость падала. Уже можно было включить турбины. Свист воздуха на раскручивающихся лопатках я услышал даже сквозь скафандр. Или мне показалось.

Скорость ниже. Торможу. Вывожу машину параллельно земле.

Датчики топлива поползли вниз так быстро, что я невольно скривился.

— Ох и прожорливый ты, сукин сын.

Это было не ругательство. Просто констатация факта. Оставалось сесть.

— Башня, слышно?

— Слышим, Пайк!

Голос шёл с помехами. Видимо, внешняя антенна оплавилась или получила повреждение от нагрева.

— Ловите меня. Как сяду — не знаю. Нагрев был слишком сильный. Антенну надо как-то защитить, связь с помехами.

— Полосу держим. Ветер боковой слабый. Посадку разрешаем.

При заходе я выпустил шасси. Что-то затрещало. Возможно, отлетали спёкшиеся куски керамики. Возможно, где-то отходило покрытие. Возможно, машина просто сбрасывала с себя пережитый ад. Сейчас это было уже не важно.

Сто тридцать две тонны, склоняю голову перед инженерами, на посадке вели себя мягко и послушно.

Я сядился сам, без помощи компьютера. Задние шасси коснулись ВПП. Пневматика отработала штатно. Потом передняя стойка приняла бетон.

Вот теперь — всё. Можно выдохнуть. Дальнейшим торможением занялся бортовой компьютер. Машина наконец пискнула крышками и остановилась.

Я несколько секунд сидел неподвижно. Только потом отстегнул шлем скафандра, поднял его и с наслаждением втянул осенний воздух.

Холодный. Настоящий. Земной. Выбираться из кабины я не торопился. Провёл рукой по потухшей панели.

— Так как же тебя зовут-то? — спросил я и себя, и машину.

Техника молчала. Ну ничего. Будет у нас время.

И дед, и отец говорили: «Рано или поздно найдёшь того летуна, с которым побратаешься, и тогда никто тебе уже не будет страшен. Вы вместе будете наводить страх на других».

Я снова посмотрел на приборы.

— Да что ж ты не отвечаешь-то? Или ты не мой летун? Что тебе ещё надо?

Машина по-прежнему молчала. Но теперь её молчание уже не казалось чужим.

Дальше снова началась инженерия. Самолёт разобрали практически до винта. Обмеряли, обнюхали, просветили, простучали каждую деталь. Каждый болт, каждую панель, каждый участок покрытия. Всю телеметрию моих полётов разобрали не по секундам — по долям секунд. Где выросла вибрация. Где пошла задержка. Где температура поднялась быстрее расчётной. Где управление стало вязким. Где бортовой компьютер сгладил то, что я хотел почувствовать напрямую.

Из конструкции убрали часть стали, заменили композитом. Керамику на крыльях перделали в пористо-азотированную. Азот не расширялся при нагреве так, как обычная газовая прослойка, и позволял стабилизировать тепловые напряжения.

Воздухозаборники признали проблемой. Схема со скосами, как на МиГах, на этих скоростях вызывала кавитацию потока. Сверху воздух уже сплюснен и идёт в двигатель, а снизу часть воздуха ещё не достигла нужного состояния. На скорости в полтора Маха такая схема работает. Но нам надо было больше.

Как всегда, всё уже было придумано до нас. Нужен клиновой рассекатель воздуха, как на не взлетевшем Су-100. На малых скоростях — допустим, до одного Маха — схема как у

МиГа, только под брюхом. Если скорость выше, выдвижная вперёд секция превращает воздухозаборники в клин.

Как это сделать — я не знал. И знать не обязан. Это задача инженеров. Вот пусть они голову и ломают. Я сказал им по своим ощущениям, что нужно машине.

Но они всё равно продолжали спрашивать меня о вещах, в которых я не разбирался.

— А если изменить угол рассекателя на три градуса?

— Не знаю.

— А если сделать секцию не цельной, а составной?

— Не знаю.

— А при каком уровне вибрации вы почувствовали потерю устойчивости?

— Я почувствовал не уровень вибрации. Я почувствовал, что машина начала предупреждать меня задницей, а не приборами.

Они записали и это. Я не инженер. Я пилот. Лётчик-испытатель. Дайте мне машину, и я скажу, полетит она или нет.

Но тут всё было сложнее. Мне постоянно задавали вопросы, в которых я не разбирался. А я всё чаще ловил себя на раздражении: я говорю, что нужно машине, а они пусть решают, как это сделать.

Десять дней я не летал.

Десять дней я заполнял бланки отчётов, ходил на совещания, рассказывал инженерам и ведущей группе о своих ощущениях. Иногда мне казалось, что они хотят вытащить из моей головы не слова, а сами нервные импульсы. Они спрашивали, где именно я почувствовал сопротивление. Какой была задержка. Каким стало давление в руке. Когда возникло ощущение, что машина «ложится брюхом».

Я отвечал, как мог. Но всё чаще хотел просто снова сесть в кабину. Однажды я зашёл в сборочный ангар и поднялся на смотровую площадку.

Внизу лежал самолёт. Нет. Не самолёт. Скелет того, на чём я летал.

Его разобрали почти полностью. Сняли панели, часть обшивки, блоки, отдельные секции крыла, элементы воздухозаборников. Там, где недавно была чёрная сверкающая машина, теперь виднелся каркас фюзеляжа, связки кабелей, открытые силовые элементы, пустоты, временные опоры, маркировочные ленты.

Я смотрел и ужасался. Вот это я поднимал на двадцать пять километров от земли. Вот это я разгонял почти до восьми Махов. Вот в этом я сидел, когда подо мной краснела керамика, а двигатели захлёбывались в разреженном небе.

Сзади слышались шаги. Я не обернулся. Уже знал, кто подошёл.

Полковник Соколов остановился рядом.

— Что, Пайк, больно видеть?

Я долго молчал.

— Мы ещё не подружились, как мой отец и дед со своей техникой, — сказал я наконец.

— Но мне всё равно жаль, что его так распотрошили.

Соколов посмотрел вниз, на разобранную машину.

— Знаете, Пайк, пока для вас соберут новую машину, езжайте-ка вы в отпуск.

Я повернулся к нему.

— В отпуск?

— Да. Настоящий. Не на два дня между брифингами. Не в комнату отдыха при части.

А нормальный отпуск. Куда хотите?

Я снова посмотрел на каркас.

— Вы точно его восстановите?

Соколов ухмыльнулся.

— Восстановим.

Я медленно кивнул. Потом сказал жёстко:

— Восстановите эту машину.

— Восстановим, товарищ подполковник.

— А отпуск...

Я задумался.

Странно, но перед глазами возник не фронт, не Китай, не аэродром и не кабина. Возникло море. Старое советское слово «Сочи». Белое здание гостиницы. Шум волн. Люди, которые идут по набережной и не знают, как звучат «трубы» на пяти Махах.

— Хочу как в СССР, — сказал я. — Сочи. Гостиница «Приморская».

Соколов посмотрел на меня так, будто хотел рассмеяться, но вместо этого просто кивнул.

— Будет вам Сочи, товарищ подполковник.

Я ещё раз посмотрел вниз. На разобранный самолёт. На его открытые рёбра. На пустую кабину.

— Только соберите его, — тихо сказал я. — Он ещё не сказал мне своё имя.

Соколов ничего не ответил.

А внизу, под холодным светом ангара, чёрная машина лежала разобранная, молчаливая и странно спокойная.

Как раненый зверь, который знает: его ещё поднимут.

Глава 3. Отпуск подполковника Пайка

В отпуск я поехал не сразу. Сначала, конечно, надо было убедиться, что машину действительно не бросили в ангаре в виде распотрошённого скелета. Я ещё два раза заходил на смотровую площадку, смотрел вниз, на открытый каркас фюзеляжа, на снятые панели, на размеченные красными бирками узлы, на людей в комбинезонах, которые ползали вокруг моего чёрного зверя, как муравьи вокруг раненого жука.

Полковник Соколов терпеливо молчал. На третий раз не выдержал:

— Пайк, вы либо ложитесь рядом с ним в ангаре и начинаете питаться из технической столовой, либо всё-таки уезжайте отдыхать.

Я посмотрел на него.

— Его соберут?

— Соберут.

— Не другой построят?

— Эту машину восстановят. С учётом ваших замечаний. Воздухозаборники переделают, керамику заменят, топливные контуры пересчитают. Абляцию обновят.

— А если пока меня не будет, примут решение списать корпус?

Соколов медленно снял очки, протёр их и сказал:

— Товарищ подполковник, если кто-нибудь примет такое решение, я лично позову вас из отпуска, чтобы вы посмотрели на этого человека. Думаю, одного вашего взгляда ему будет достаточно.

Я хмыкнул.

— Не переоценивайте меня.

— Я не вас переоцениваю. Я видел, как вы смотрите на эту машину.

Спорить было глупо. Я действительно смотрел на неё уже не как на железо. Не как на изделие. И даже не как на прототип. Она пока не сказала мне своего имени, но уже перестала быть просто номером в документах.

В конце концов я махнул рукой, расписался, где требовалось, сдал несколько служебных бумаг, получил отпускное удостоверение и первым делом поехал не в Сочи — к родителям.

Не знаю почему, но перед отпуском мне захотелось увидеть их. Может, потому что после полёта на двадцать пять километров и почти восемь Махов человек внезапно начинает понимать, что жив — это не состояние по умолчанию, а временное разрешение, выданное сверху. А может, просто соскучился.

Я приехал без предупреждения. Старый подъезд встретил меня запахом пыли, краски, чьего-то борща и далёкого табачного дыма. Всё как раньше. Даже лампочка на третьем этаже мигала, словно за эти годы никто так и не решил, что её можно заменить. Я поднялся, нажал звонок.

Тишина. Нажал ещё раз. И снова тишина. Я нахмурился.

Отец на звонок в дверь всегда кидался как бык на красную тряпку. У него была какая-то врождённая ненависть к ожиданию. Если звонили — дверь должна открыться мгновенно. Если кто-то стучал — тем более. Если за дверью оказывался сосед с просьбой одолжить дрель, отец уже через минуту обсуждал с ним не дрель, а состояние страны, авиации, ЖКХ и мировой стратегической стабильности. А тут — никто.

Я уже хотел достать телефон, когда за дверью щёлкнул замок.

Открыла мать.

— Здравствуй, мама, — сказал я.

Голос почему-то сел. Она посмотрела на меня внимательно. Слишком внимательно. Так умеют смотреть только женщины, которые всю жизнь летали на истребителях и прекрасно знают, что у пилота можно прочесть по лицу больше, чем в отчёте о полёте.

— Здравствуй, сын.

Она обняла меня. Коротко, крепко, без лишних слов. Я вошёл в квартиру, снял куртку.

— А где папа?

Мать, бывшая лётчица-истребитель, сделала пару лёгких растяжек, будто разговор о муже автоматически напомнил ей о зарядке.

— Да что с ним будет? К стоматологу пошёл. Протезы меняет.

Я невольно улыбнулся. У отца не было зубов. Совсем. Ни одного своего. В восемнадцать они начали крошиться, к тридцати не осталось ничего. Он всю жизнь жил с капями, протезами, временными и постоянными конструкциями, которые имитировали зубы лучше, чем природа иногда делает настоящие.

Видимо, последствия службы лётчиком в Казахстане, рядом с местами, где когда-то проводились ядерные испытания. Хотя кто его знает. Может, радиация. Может, наследственность. Может, просто судьба решила, что Тихону-старшему зубы не нужны: он и без них мог перекусить характером любую проблему.

Чудо, что я вообще родился без явных последствий. Хотя, может, и сказалось. У меня весь рот в пломбах, так что природа всё равно взяла своё.

Мать провела меня на кухню. Кухня была прежней. Небольшая, светлая, с занавесками, которые она меняла раз в несколько лет, но почему-то всегда выбирала почти одинаковые. На подоконнике стояли горшки с зеленью. На стене висела старая фотография: отец и мать ещё молодые, в форме, оба улыбаются так, будто только что обманули смерть и решили не рассказывать ей, где живут.

Мать поставила чайник.

— Ну? — спросила она.

— Мам, чайку бы...

Она остановилась и посмотрела мне в глаза.

— Всё настолько серьёзно?

Я сел.

— Хуже, мам.

Она молча достала две кружки. Не стала задавать лишних вопросов. Только поставила передо мной сахарницу, хотя знала, что я почти не пью чай с сахаром.

— Вам рассказать могу, — сказал я. — Больше никому. У вас же подписка.

Мать села напротив и положила ладонь поверх моей. Ладонь была сухая, тёплая, сильная. Худощавая, наполовину седая женщина шестидесяти лет. Кто бы со стороны подумал, что эта спокойная мать в домашней кофте когда-то управляла Су-30М и в реальном бою сбила пять самолётов противника схожего класса?

Пять. Не на учениях. Не в тренажёре. Не в докладе для комиссии. В бою.

Там же она потеряла второго пилота. Случайное попадание в фонарь, осколок, кровь, тишина в задней кабине. Под затишьем между обстрелами села, похоронила его почти у обочины, снова подняла машину и взлетела фактически с обычного шоссе, прихватив раненого лётчика из другой подбитой машины.

Тот был не истребителем. Транспортник. Он единственный выжил из экипажа. И этим раненым лётчиком оказался мой будущий отец.

Иногда я думал: у других людей родители знакомятся в институте, на танцах, в очереди за мороженым. Мои — среди обломков, дыма и чужой смерти. Наверное, поэтому я и вырос таким.

— Ну что сказать, мам, — начал я. — Летаю я.

Она слегка улыбнулась.

— Ну теперь уж хоть не под пулями.

— Да. Не под пулями. Но уже пару раз чуть не разбился.

Улыбка исчезла.

— Отсюда поподробнее, если позволяет секретность.

Я хотел ответить, но в прихожей заскрежетал замок.

Мать повернула голову.

— О, а вот и Тишка.

— Мам, ты же знаешь, батя не любит, когда его так зовут.

Она посмотрела на меня так, как могла смотреть только она.

— Мне можно. Когда я летела на базу с практически трупом в передней кабине, причём, скорее всего, трупом, я читала его документы и шептала: «Живи, Тишка, живи». Он выжил. Так что мне можно.

Она отвернулась к чайнику, но я успел увидеть, как она смахнула набежавшую слезу. Через секунду в комнату врулила двухметровая, сто двадцатикилограммовая башня.

— Это кто тут такой самоубийца, что решил обидеть мою Танечку? — пророкотал бас на всю квартиру.

Да-а-а. Батя у меня был тот ещё кадр. Как этот лось вообще помещался в кабине истребителя — загадка авиационной науки. В свои пятьдесят восемь он выглядел так, будто возраст к нему подходил, смотрел на него, вздыхал и уходил искать кого-нибудь поговорчивее. Подтянутый, мускулистый, седина только третью часть волос прихватила. Если кто-то рискнул бы с ним связаться, сильно пожалел бы.

Отец до сих пор на утренней зарядке вместо гантелей тягал штангу весом почти с меня.

— Ба-а-а, — протянул он, разглядев меня. — Никак Тихон Тихонович решил почтить нас своим визитом?

Он сграбастал меня в медвежьи объятия. Кости подозрительно хрустнули.

— Батя, задушишь!

— Да хрен ли тебе будет, сынок. Ты же нашей породы. Неубиваемый.

— Не уверен, что это официальная медицинская категория.

— Для Пайков — официальная.

Он отпустил меня, хлопнул по плечу так, что я едва не впечатался в холодильник, и сел за стол.

— Ну, докладывай. Почему явился без предупреждения? Лицо такое, будто либо жениться собрался, либо опять что-то взорвал.

— Бать, я в отпуск. Пока мою машину готовят. Вот к вам решил заскочить.

Отец прищурился.

— Что за машина, если не секрет?

— Секрет. Но вы оба под неразглашением.

— Да знаю я, — ухмыльнулся отец, а потом резко перевел разговор на другую тему. — Данные о моих зубных протезах в конторе были раньше, чем мне их сделали. Кстати, зацени.

Он широко улыбнулся. Голливудская улыбка. Ровная, белая, наглая. В жизни не подумаешь, что искусственная.

— Красиво, — признал я.

— То-то же. Теперь могу снова молодых пугать.

— Ты и без зубов их пугал.

— Без зубов я был легендой. С зубами стал оружием массового воздействия.

Мать поставила перед нами чай.

— Хватит изображать павиана, дай сыну рассказать.

Отец сразу посерьёзшел.

— Слушаю.

Я сделал глоток горячего чая, помолчал и сказал:

— Короче. Машина — дура пятьдесят пять метров. Сто тридцать две взлётные тонны. Четыре турбореактивных двигателя. Четыре «трубы».

Отец и мать переглянулись. Сначала мать фыркнула. Потом отец. Потом они оба начали смеяться.

Через несколько секунд это был уже не смех, а натуральная истерика двух пилотов-истребителей со стажем, которым только что сказали, что кто-то назвал сто тридцать две тонны и восемь двигателей «боевой машиной».

— Тиш, — мать хваталась за край стола, — я сейчас сдохну... Сто тридцать две голые тонны...

Отец угорал не меньше.

— Чего, мля, восемь двигателей? А можно больше? Давайте сразу двенадцать! И кухню в хвосте!

— Предки! — повысил я голос.

Они всё ещё хихикали.

— Семь и восемь Маха. Высота двадцать пять семьсот.

Смех оборвался. Так резко, будто кто-то выключил звук. Отец замер. Мать медленно повернула голову.

— Сколько? — севшим голосом спросил отец.

— Семь и восемь Маха. Двадцать пять тысяч семьсот метров. И это только прототип. Возможно, цифры будут больше.

Наступила полная тишина. Такая, в которой слышно, как остывает чай. Отец будто подавился воздухом. Потом прокашлялся, отодвинул кружку и сел ровнее.

— Тихон Тихонович, — начал он официальным голосом, который у него появлялся только в двух случаях: перед начальством и перед мечтой, — ты можешь как-нибудь привлечь меня к своей программе?

Я уставился на него.

— Бать, ты чего?

— Я ещё официально не подписывал ни одной бумаги о списании меня в утиль.

— Тебе пятьдесят восемь.

— И что?

— Бать...

— В кабину даже не попрошусь посидеть, — перебил он. — Хотя попрошусь. Но не сразу. Мне бы хоть взглянуть на твоего летуна.

Я невольно улыбнулся.

— Пока не мой, пап. Он пока не ответил.

Отец понял сразу. Не стал смеяться. Не стал спрашивать, что за ерунда — машина не отвечает. Он сам всю жизнь летал.

— Ответит, — сказал он. — Если твой — ответит.

Я посмотрел на мать.

— Мам?

Она подняла ладони.

— Не-е-е. Моё дело кухня и сковородки. Я своё отлетала.

Отец фыркнул:

— Ага. Скажи ещё — носки вязать собралась.

Мать посмотрела на него ласково и опасно.

— Тишка, если ты сейчас продолжишь, я тебе твои новые зубы в стакан отдельно положу.

Отец мгновенно замолчал. А я рассмеялся.

И только тогда понял, как сильно мне не хватало этого — их кухни, их перепалок, их странной, боевой нежности. Дома, где тебя любят не за звание, не за рекорд, не за то, что ты не развалил опытный самолёт на сверхскорости. А просто потому, что ты их сын. Даже если они оба уверены, что ты идиот и самоубийца.

Вечером мы долго говорили. Я рассказал им всё, что мог. Про ознакомительные полёты. Про первую попытку разгона. Про высоту. Про «трубы». Про рёв, который прошёл сквозь скафандр. Про то, как машина раскалялась снизу. Про посадку с помехами в связи. Про антенну. Про оплавленную керамику. Про то, как сидел в кабине и спрашивал у неё имя.

Мать слушала молча. Иногда задавала точные вопросы. Такие, от которых становилось понятно: она не просто мать. Она всё ещё пилот.

Отец сначала держался, потом не выдержал и начал ходить по кухне кругами.

— Сто тридцать две тонны, — бормотал он. — Семь и восемь Маха... Твою ж дивизию...

— Не завидуй сыну, — сказала мать.

— Я не завидую. Я страдаю от несправедливости мироздания.

На следующий день я действительно подал заявление на привлечение отца к программе в качестве консультанта или инструктора.

Примут — не примут, мне, по большому счёту, было уже почти всё равно. Главное — я видел, как у него загорелись глаза. Такие глаза нельзя оставлять без шанса.

Хотя, если вспомнить, знаменитый лётчик-испытатель Владимир Сергеевич Ильюшин закончил лётную карьеру в пятьдесят четыре года, да и то после аварии. Значит, у моего старика ещё теоретически были аргументы.

После родителей я умотал в Сочи. Отпуск — так отпуск.

Сочи встретил меня влажным воздухом, шумом моря, запахом жареного мяса, нагретого асфальта, хвои, духов, проходящих мимо женщин и каким-то странным южным ощущением, что здесь время не идёт, а лениво лежит на солнце.

Гостиница «Приморская». Первый раз я был тут лет в четыре. Разумеется, ничего толком не помнил. Только какие-то обрывки: высокий потолок, мамино платье, отец в смешной рубашке, море где-то впереди, мороженое, которое потекло по руке.

Здание за годы много раз перестраивали. Его даже хотели снести и построить новое, по всем требованиям современных отелей: стекло, бетон, безликая дороговизна, одинаковые номера, одинаковые завтраки, одинаковое счастье для туристов с одинаковыми чемоданами.

Но в сети когда-то поднялась целая волна: сохранить старую «Приморскую». Не всю, конечно. Верхние этажи уже давно были на уровне приличных курортных отелей. Но второй этаж оставили почти в советской стилистике.

Именно туда я и заселился.

У меня был скромный двухместный номер, больше похожий на квартирку в общежитии. Одна комната, две койки, туалет, душ и балкон. Всё.

Кто-то спросил бы: «И ради этого ты поехал в Сочи?» Да. Именно ради этого.

Мне хотелось маленькой уютной пещерки холостяка. Без роскоши, без лишнего сервиса, без людей, которые улыбаются тебе за деньги и каждые пять минут спрашивают, не желаете ли вы ещё чего-нибудь. Я желал, чтобы меня не трогали. И «Приморская» дала мне это.

Первые дни я просто гулял. Ходил по набережной. Смотрел на море. Ездил на рынок за фруктами, хотя чаще покупал не то, за чем ехал. Там одно только брожение между рядами было удовольствием. Персики, виноград, хурма, специи, сыр, зелень, орехи, громкие голоса продавцов, запахи, солнце, торг, смех.

Я ел местные чебуреки и шаурму. Вредная пища? Да идите вы.

Попробуйте устоять перед чебуреком размером с половину большой сковороды, с бараниной, луком и морковью. Или перед шаурмой размером с батон «Докторской», из которой сок течёт так, будто она сама хочет жить отдельно от лаваша.

Я плавал. Нырять с аквалангом. Летал на парашюте, где инструктор пытался меня впечатлить высотой, а я едва не спросил, есть ли у него режим хотя бы на двадцать тысяч метров.

Катался на «банане», потому что почему бы и нет. Ходил в аквапарк и катался с горок, как малолетний идиот, получая от этого почти детское удовольствие.

Думаете, одному скучно? Ничуть. Здесь меня никто не дёргал. Никто не знал. Никто не смотрел на меня как на подполковника, лётчика-испытателя или ходячую проблему для комиссии по безопасности полётов.

И, как ни парадоксально, находясь в толпе людей, я отдыхал от людей. Толпа была безличной. Она не требовала от меня решений. Не спрашивала, при какой вибрации я почувствовал потерю устойчивости. Не просила оценить форму воздухозаборника. Не кричала в наушники: «Пайк, прекращайте!»

Море шумело. Люди смеялись. Я жил.

Наверное, именно поэтому однажды вечером я и завалился в прибрежный бар. Не знаю зачем. Может, просто захотелось посмотреть, как народ изображает из себя профессионалов караоке. Поржать. Отдохнуть мозгами. Послушать, как подвыпивший мужик с лицом директора мясокомбината пытается спеть про несчастную любовь так, будто лично пережил три турецких сериала.

Крепкое спиртное я не пью вообще. Пиво, несмотря на жару, тоже не захотелось. Взял бокал красного сухого. Большой, грамм на триста. Сел немного сбоку от сцены и стал медленно прихлёбывать, наблюдая за происходящим.

Народ старался. Кто-то пел плохо, но искренне. Кто-то пел хорошо, но с таким лицом, будто ждёт звонка из Большого театра. Кто-то просто держался за микрофон, как за последнюю опору в жизни. Я тихо подхихикивал.

— Мужчина с вином в таком месте — это минимум необычно.

Голос прозвучал слева. Я скосил глаза, почти не поворачивая головы.

Брюнетка. Высокая, спортивная, в лёгком брючном костюме. Не пляжная мода, не курортное «я вся такая случайная», а продуманная простота. Минимум косметики, минимум украшений. Волосы подстрижены косым бобом. Держалась уверенно, но не нагло.

Красивая. И не из тех, кто случайно подсаживается к незнакомцам без причины.

— Вино — только привилегия женщин? — спросил я, делая улыбку нарочито вежливой, но не более.

Она рассмеялась.

— Вы знаете, ваш ответ похож на ответ гея. Но вы точно не гей.

— Интересный диагностический метод.

— Интуиция.

— Опасная вещь.

— Зато часто работает.

— Я пилот. Лётчик-испытатель.

Она снова приснула.

— Почему вы, мужчины, так любите придумывать себе героические профессии?

Похоже, она не просто клеилась. Иначе заявление про пилота проглотила бы сразу, ещё и попросила бы рассказать про небо.

Я молча залез в карман джинсов и показал ей развёрнутую корку.

Она наклонилась, прочитала.

— Пайк Тихон Тихонович. «Подполковник ВВС России», — произнесла она медленно.

Её передёрнуло.

— Это не подделка?

— Подделка такого документа — уже не административка, а уголовная статья с серьёзным сроком, — равнодушно сказал я. — Так что да. Я пилот.

Девушка задумалась.

— Пайк... необычная фамилия. Где-то я её уже слышала.

Я незаметно напрягся.

— Вряд ли. Мой прадед её придумал.

— Придумал фамилию?

— Да.

— Расскажите?

— Это долгая история.

— А я куда не тороплюсь.

Я сделал глоток вина.

— Хорошо. Откуда взялась моя фамилия? Да как сказать... мой прадед отчебучил.

Она улыбнулась и устроилась удобнее, явно готовая слушать.

— Его, малолетним беспризорником, подобрали на улицах Казани. Почти замёрзшим. Наверное, ему было лет шесть или семь. Он почти не говорил. Резкие, редкие слова, чаще просто рычание. В детдоме его выходили, вылечили, отдали в школу. И тут выяснилось, что знания он глотает, как кашалот воду. Два-три занятия — и тема становилась ему неинтересной, слишком лёгкой. Гением, говорят, не был, но обычную школьную программу перемалывал как комбайн. Прыгал через классы.

Я помолчал. На сцене кто-то мучил старую песню про любовь и поезд.

— Естественно, это вызывало зависть у старших. А зависть в детдоме быстро становится злостью. Как это так — какой-то малец их уделал? Были драки. Мне рассказывали, дрался он как в последний раз. Понимал, что проиграет, и всё равно кидался. Был бит, отлёживался, а потом, если его снова задевали, опять сжимал кулаки. Что вы хотите — детдом. Потом всё стихло. Все поняли, что малой нормальный, если его не трогать. Друзьями они не стали, но и травить перестали.

Девушка слушала внимательно. Не перебивала.

— В шестнадцать лет пришло время получать паспорт. Имя у него, кажется, было Ваня. Но он заявил, что хочет быть Александром. Отчество — так уж и быть, Иванович. А фамилия...

Я усмехнулся.

— К ним в детдом однажды приезжал какой-то иностранец. Привёз чудо техники: цветной телевизор и видеомаягнитофон. И там мой прадед впервые увидел цветное кино. Это был старый сериал «Стар Трек». Первого капитана «Энтерпрайза» звали Пайк. Человек, который практически сгорел, но ожил в мире иллюзий. Для моего прадеда мир иллюзий был за стенами детдома. И когда он получал паспорт, упёрся рогом: хочу фамилию Пайк. Ему объясняли, убеждали, говорили, что фамилия нерусская, странная, непонятная. Как об стену. Так он и стал Александром Ивановичем Пайком.

— Упрямый был человек, — сказала она.

— У нас это семейное заболевание.

— А дальше?

— Дальше восемнадцать лет. Призывной пункт. Фамилия, имя, отчество?

Я чуть изменил голос, изображая военкома:

— «Рявк» от чуда в форме.

Она засмеялась.

— Прадед отвечает: «Пайк Александр Иванович!» Ему: «Что за фамилия? Еврей, что ли?» Он: «Никак нет, корни из Скандинавии». Соврал, конечно. Потом вопрос: «Пожелания по родам войск?» Он: «Авиация!» Ему объяснили, что для этого надо учиться. Не вопрос — поступил, начал учиться. Я не знаю, так ли всё было на самом деле, но с тех пор прадед был с авиацией всегда. А потом он стал летать. Нет, не так. ЛЕТАТЬ.

Я почувствовал, что говорю уже не для неё. Для себя.

— Я разговаривал с одним его сослуживцем. Он был молодым пилотом, когда пришёл в отряд, а прадед уже зубастым волчарой. Тот старик был уже в терминальной стадии склероза, маразма — не разбираюсь я в этих терминах. Но когда у него были просветления... Он сидел в кресле, замотанный в пледы в три слоя, и говорил, что мой прадед творил на МиГах и Су-шках такое, что даже создатели этих машин отказывались верить, что они способны это делать.

Девушка вдруг выпрямилась.

— А я вспомнила.

— Что?

— Мой дед был ремонтником в какой-то авиачасти в Казахстане. Он рассказывал про одного лётчика. Говорил, его машину чинили чаще всех. Тот гробил её постоянно.

Я тихо усмехнулся.

— Очень похоже.

Отец рассказывал то же самое. Их тогда гоняли нещадно: максимальные скорости, высоты, виражи, выходы из пике, удары по наземным целям, дальние пуски по воздушным. Машина могла приходить в негодность за один полёт. Плюс постоянный песок. Казахстанский песок убивал двигатели так, будто имел личную ненависть к авиации.

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.