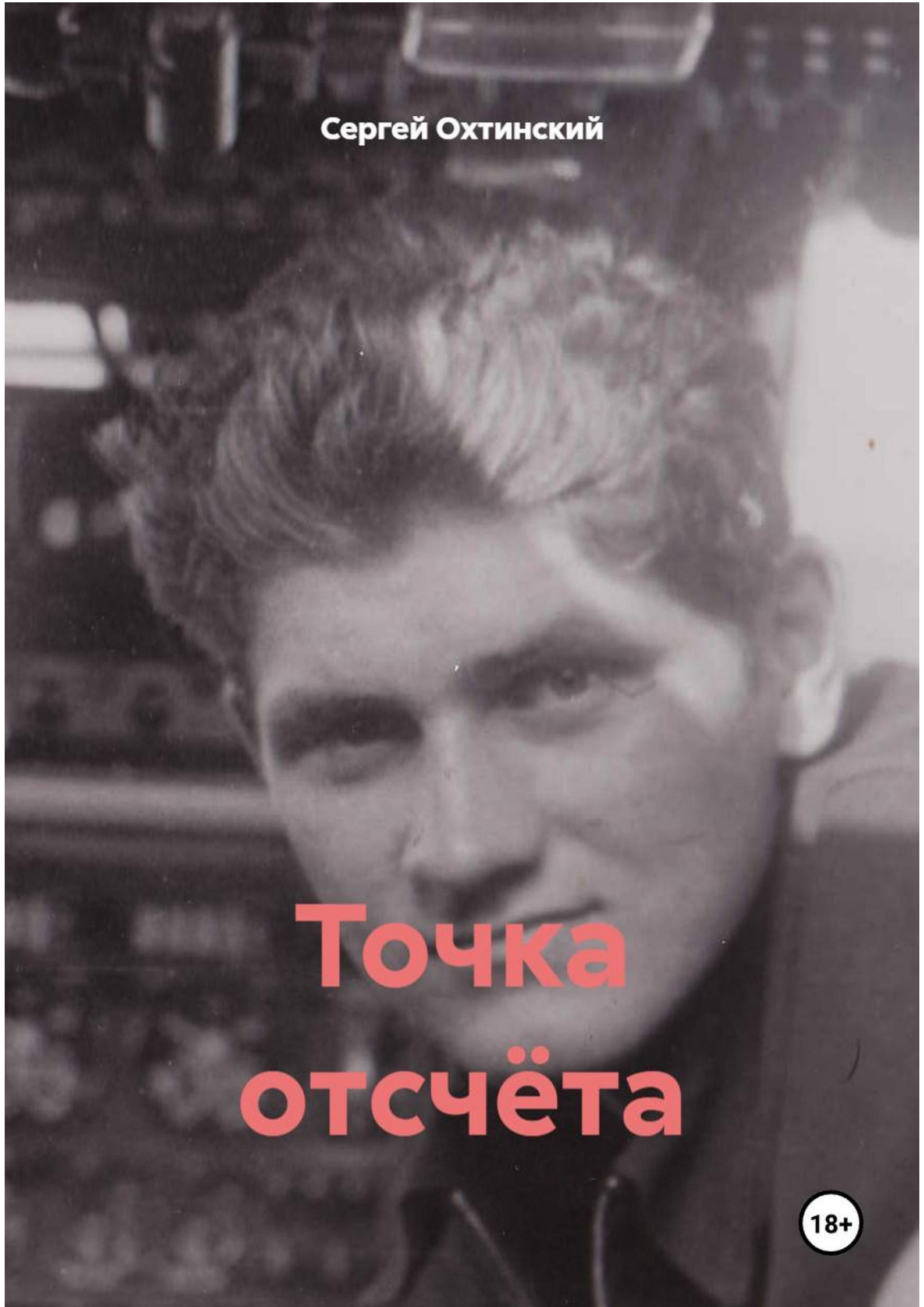




Сергей Охтинский

Точка отсчёта

18+

Сергей Охтинский

Точка отсчёта

«Автор»

2026

Охтинский С.

Точка отсчёта / С. Охтинский — «Автор», 2026

Эта история написана человеком, который сам сидел за штурвалом боевого самолёта и знает цену ночному небу. Однажды обычный разведывательный полёт над Чёрным морем превратился в борьбу за жизнь: отказ двигателя, пожар, катапультирование в ледяную ноябрьскую воду. Дальше — турецкий берег, плен у бандитов, пытки и потеря собственного имени. Автор честно и без прикрас рассказывает, как выживал, когда шансов почти не осталось. Как учился жить заново на чужом континенте, получив новые документы и новую судьбу. Как нашёл тепло там, где совсем его не ждал — в маленьком американском городке, в глазах женщины и в улыбке её дочери. Это не просто военные мемуары. Это книга о том, что человек способен выдержать всё, если у него есть цель. О небе, которое сначала чуть не убило, а потом подарило второй шанс. О свободе, которую невозможно оценить, пока не потеряешь. Написано просто, искренне и с тем особым юмором, который бывает только у людей знающих это. Финал удивит. Читается на одном дыхании.

© Охтинский С., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Глава 1	5
Глава 2	7

Сергей Охтинский

Точка отсчёта

Глава 1

Стоял тот особенный, обманчивый осенний вечер, когда время будто замирает на границе тепла и холода. Солнечный диск, похожий на раскалённую чечевицу, уже утонул за горизонтом, оставив после себя не просто закат, а настоящий пожар в небе. Багровые, густые, как кисель, разводы залили полнеба, отражаясь в лужах на бетонке и придавая унылой военной базе почти инопланетный вид.

Юг Украины — штука коварная. Днём тебя ласкает солнце, а стоит ему скрыться, как ноябрь вцепляется в тебя своими промозглыми когтями. И пусть до моря рукой подать, но ветер, дующий с акватории, был не просто прохладным, а каким-то назойливым, липким. Он забирался под воротник лётной куртки, заставлял ёжиться и с тоской вспоминать о горячем чае в штабной столовке.

Мне, как это часто бывало в последнее время, предстояло ночное randevu с небом. Задание рутинное, но от того не менее опасное: радиотехническая разведка к берегам Турции. В сухопутной жизни это звучит скучно, как лекция по сопромату, а в нашей — это танец на острие ножа. Особенно осенью. Вода в Чёрном море сейчас холоднее, чем взгляд моей бывшей, когда я забыл о годовщине свадьбы. Она карает мгновенно. Поэтому прежде чем лезть в кабину, я должен был облачиться в доспехи, которые спасут мою шкуру, если гидравлика откажет или движок чихнёт.

Эти доспехи — «ГК-5» (гидрокомбинезон спасательный), изделие из плотной прорезиненной ткани, которое по весу тянуло на пару килограммов, а по ощущениям — на весь вес моих тревог. Он пахнет заводом и смертью, но дарит надежду. В таких костюмах мы напоминаем водолазов, которых выдернули из батискафа и засунули в Су-24. Купаться в ноябре в море — удовольствие, сравнимое разве что с прыжком в прорубь с банджо. Никакого желания проверять их герметичность на практике, но техника безопасности — вещь святая.

Пока я бродил возле машины, вдыхая запах керосина пополам с озоном, вокруг моего железного стрижа сустились наземные бригады. Это были не просто люди, это были шаманы. Они заправляли его топливом, азотом для системы наддува, кислородом для дыхания, заливали спирт в систему обогрева стекол (да-да, именно так, чистый этиловый спирт, и ни капли мимо!), и даже фотоплёнку для «Фотона». Техники сновали вокруг самолёта, как муравьи вокруг куска сахара, только кусок этот был весом в двадцать тонн и очень капризный.

Темнота опустилась на аэродром внезапно, будто кто-то щёлкнул выключателем. Степь погрузилась в густую чернильную тьму, и на небе зажглись звёзды. Не те бледные городские огоньки, а настоящие гиганты — яркие, чистые, колючие. Я поднял голову и, автоматически отыскав Полярную звезду, с удовольствием констатировал, что мы летим на юг. Туда, где за линией фронта нас ждут крымские просторы. Я всегда любил этот маршрут. Ночью берега Крыма выглядят как ожерелье, рассыпанное по бархату. Глаз зацепился за россыпь Млечного Пути, и я подумал, что, наверное, именно там, в небесах, и расположена настоящая штаб-квартира всех пилотов. Спокойная, величественная и нисколько не заинтересованная в том, что мы там делаем внизу.

Ночевала прохлада начинала проедать меня насквозь, высасывая остатки дневного тепла. Съежившись, словно воробей на проводе, я потопал в высотный домик на втором этаже КДП (командно-диспетчерского пункта). Подготовка к полёту — это ритуал. Сначала я с помощью

двух молодых ребят, которые сопели и пыхтели как паровозы, влез в этот резиновый панцирь. Одеть его в одиночку невозможно, тут нужна ловкость рук и немного магии.

Началась кропотливая работа по заdraиванию люверсов и клапанов. Дюралевые защелки закрывались с приятным металлическим лязгом, но вот незадача — сходить по нужде в этом костюме стало настоящим квестом уровня «хардкор». Специальный рукав, предназначенный для этих нужд, перетягивался таким хитрым замком, что понадобилась бы ловкость фокусника, чтобы открыть его, не нарушив герметичность. Поэтому последние сутки перед вылетом я практиковал сухое голодание, запивая жажду воспоминаниями о лимонаде, чтобы не создавать себе проблем в воздухе.

Наконец, когда мои ноги водрузили в утеплённые сапоги с подошвой из пробкового дерева (специально, чтобы тело держалось на воде, даже если потянешь за собой парашют), я почувствовал себя неуязвимым. Сразу стало тепло. Абсолютно. Организм перестал бороться за каждый градус, и меня накрыла волна сонного спокойствия.

Время тянулось к полуночи. Я подошёл к самолёту, положил руку на холодный металл фюзеляжа. Он был моим другом, хотя иногда и предавал. Проверая готовность машины, я краем глаза заметил, как за горизонтом тускло зажглись огни Севастополя. Там, за этой тонкой линией воды, лежал Крым — сказка для штабных картографов и ад для вражеских лока-торщиков. Красота этих мест из космоса заставляет сердце биться чаще, а вот вблизи — это грозные скалы и беспокойное море.

Я хмыкнул. Мой напарник, техник-лейтенант Коля Бойко, всегда говорил: «Лететь на юг — это как жениться второй раз. Надеешься на лучшее, но знаешь, что можно и обжечься».

Поднявшись по стремянке в кабину, я бросил последний взгляд на звёздный океан. Мне всегда казалось, что ночные полёты — это переключка с вечностью. Там, внизу, люди спят, решают бытовые проблемы, ссорятся и мирятся. А здесь, на высоте двенадцати тысяч, остаётся только ты, приборы и этот невероятный холодный космос.

До вылета оставалось десять минут. Я надел шлем, включил питание, и на приборной доске загорелась привычная россыпь огней. «Борт 45, к взлёту готов», — доложил я.

Напряжение висело в воздухе, как тот самый спирт перед испарением. Я знал, что эту ночь я не забуду. Но тогда я ещё не догадывался, насколько близко она столкнёт меня с красотой и опасностью, которые таят в себе крымские рассветы.

Глава 2

Лишнего света на стоянке не было — только слабые аэронавигационные огни на самолёте, дрожащие красным и зелёным, словно глаза ночного зверя. Я достал ручной фонарик и, как старая авиационная бабка с клюкой, принялся ощупывать машину снаружи. Каждая трещинка на обшивке, каждая капля масла на стыке могла стать той самой соломинкой, которая переломит хребет верблюду — или, в нашем случае, крыло многотонному монстру. Я проверил закрылки, элероны, пилоны подвесок — всё должно быть идеально. Авиация не прощает фамильярности.

Техники, уставшие как собаки после ночной смены, доложили: «Борт готов, заправка полная, кислород — норма, спирт — по ведомости». Последнее я пропустил мимо ушей с лёгкой улыбкой. Поднявшись по стремянке, я плюхнулся в катапультное кресло. Оно приняло меня с привычной жёсткостью, словно старая тёща — без восторга, но надёжно. Огоньки зелёного, жёлтого и красного цвета слабо подсвечивали приборную доску, превращая кабину в рождественскую ёлку, где вместо игрушек — датчики давления и обороты турбин.

Стремянку убрали, фонарь (тот самый стеклянный колпак) с шипением закрылся. Кабина моментально стала маленькой, интимной, уютной, как рабочий кабинет, где ты один на один с сотней тумблеров и рычагов. Здесь, на высоте ноль метров, я был королём своей железной банки.

Подключив шлемофон, я тут же утонул в эфирном хаосе. Кто-то, счастливчик, закончив своё задание, уже докладывал «коробочку» и просил посадку. Его голос звучал уставшим, но довольным — он уже видел тёплую постель. А мне ещё предстояло уйти в эту ватную тьму, туда, где небо смыкается с водой и ни одной живой души на сотни миль.

— Старт, прошу запуск, — сказал я в гарнитуру.

— Старт, разрешаю, — сухо ответил руководитель.

Нажал кнопку «Запуск». Левый двигатель сначала кашлянул, как заядлый курильщик с утра, а потом обороты начали медленно расти. Стрелка поползла вправо, и гул стал нарастать. Хотя кабина плотная и герметичная, но при шестидесяти процентах этот гул пробирается внутрь, проникает в кости и начинает резонировать с позвоночником. Это не просто шум — это пульс машины. К нему привыкаешь, как к запаху дома.

Запустил и правый. Стрелки установились на «малый газ» — тот самый холостой ход, когда двигатели работают вполсилы, как сытый кот на диване. Через пару минут в кабине потеплело. Приборы успокоились, показывая рабочие значения: давление масла в норме, температура газов — в пределах допуска. Теперь — «проба». Самолёт с утра ещё не летал, значит, нужно проверить двигатели на форсаже, встряхнуть старых коней, так сказать.

Я включил стояночный тормоз, чтобы машина не сорвалась с места, и взялся за рычаг основного управления. Обороты поползли вверх: шестьдесят, семьдесят, восемьдесят процентов. Гул превратился в рев, который, казалось, слышали даже в Севастополе. Ребята-техники, стоявшие вокруг с внешним контролем, дружно закрыли уши шлемофонами. Я их понимал — стоять в пяти метрах от двух работающих на полную катушку турбин — это как слушать концерт металлической группы в закрытом гараже. Занятие шумное, малоприятное, но святое. Без этой проверки взлетать — как идти в бой с завязанными глазами.

К счастью, приборы молчали. Никаких вибраций, никаких отклонений. Двигатели работали ровно, как швейцарские часы, хоть и с мощностью в сотню лошадей на каждый килограмм.

Убрав обороты до малого газа, я включил фары и начал руление. По бокам рулёжной дорожки мелькали синие ограничительные огни — они бежали назад бесконечной пунктирной линией, словно разметка на ночной трассе. Фары выхватывали из темноты лишь небольшой

клочок бетона и серое облако пыли. Самолёт шел тяжело, переваливаясь с колеса на колесо, как уставший бегемот. Два поворота — и мы вырулили на середину взлётно-посадочной полосы.

Здесь, на бетонной ленте, нужно было свериться с курсовыми приборами. Я замер, выровнял машину вдоль осевой линии и глянул на компас. Если полоса проложена строго с запада на восток, а компас показывает сто пятьдесят градусов, значит, пора его корректировать. Отклонение было минимальным — не более градуса. Такими мелочами можно пренебречь, как несущественной ссорой с женой перед дальней дорогой. Всё в порядке.

Фары погасли. По инструкции — перед взлётом не светить, чтобы не ослеплять себя и не давать врагу лишней информации. Но на самом деле это просто красиво. Мгновение — и мир вокруг исчезает. Остаётся только приборная доска с её тусклыми огоньками да бескрайнее чёрное небо, усыпанное звёздами. Я выдохнул и перевел взгляд на полосу. Она уходила вперёд, теряясь в ночи, как путь в никуда.

Рукоятка управления двигателями — вперёд. Максимальные обороты. Ещё рывок — и включается форсаж.

Я знаю это ощущение. Оно всегда приходит через секунду. Сначала ничего, а потом — мощный, почти животный толчок откуда-то из хвоста. Этот толчок — словно пинок великана, который с разбегу бьёт тебя под зад. Самолёт вздрагивает, дёргается и начинает стремительно разгоняться по бетонной ленте. Ты вдавливаешься в кресло, и кажется, что время начинает течь медленнее. Спидометр переваливает за двести, двести пятьдесят, триста километров в час.

Но отрываться от земли машина не спешит.

Ночные разведывательные вылеты имеют одну особенность: мы берём полную заправку. И не просто полную, а с подвесным баком. Это ещё три тонны керосина болтаются под брюхом, как лишний груз у беременной слониhi. Эти три тонны давят, тянут назад, мешают крыльям поймать воздух. Самолёт становится вялым, неповоротливым, как пьяный матрос после увольнительной.

Внизу мелькает белый круг середины полосы. Я жду. Ещё сто метров, двести. Тяну ручку управления на себя, пытаюсь поднять нос. Переднее колесо нехотя, с явной ленцой, отрывается от бетона. Но задние колёса всё ещё бегут, цокая по стыкам плит, словно удары метронома.

Внутри начинает разрастаться тот самый червячок сомнения, который всегда сидит в глубине каждого пилота: «А вдруг не успеем до конца?» Полоса уже заканчивается, огни её края мигают всё ближе. Я смотрю на скорость — она почти на пределе. Сердце на секунду пропускает удар, а потом я слышу, как подвески вздыхают, и самолёт наконец медленно, с величественным достоинством отрывается от земли.

Просто шедевральный момент, когда ты чувствуешь, как сила тяжести отпускает хватку, а твоя стальная птица, набравшая инерцию, наконец перестаёт быть грузом. Мы проносимся над огнями края ВПП, и на душе становится легко и пусто одновременно. Позади — бетон, впереди — ночь.

Самолёт начинает набирать высоту. Шестьдесят тысяч футов, если по-нашему — около двадцати километров. Там, на этой высоте, воздух становится разряжённым, а звёзды — настолько яркими, что кажется, можно дотянуться до них рукой. Я смотрю вперёд, где линия горизонта начинает светлеть от далёких огней Крыма. И знаю: это только начало. Там, внизу, остались все мои страхи и сомнения, а здесь — я, самолёт и бесконечность.