



Сергей Охтинский

Точка отсчёта

18+

Сергей Охтинский

Точка отсчёта

<https://litres.ru/74564658>

SelfPub; 2026

Аннотация

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.

Содержание

Глава 1	4
Глава 2	9

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. Особен-

но 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 суетились 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. Съёжившись, 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, пере-

тягивался 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 локаторщиков. 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 ноч-

ные полёты — это переключка с вечностью. Там, внизу, люди спят, решают бытовые проблемы, ссорятся и мирятся. А здесь, на высоте двенадцати тысяч, остаешься 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, выравнивал 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 слонихи. 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 свет-
леть от далёких огней Крыма. И знаю: это только начало.
Там, внизу, остались все мои страхи и сомнения, а здесь —
я, самолёт и бесконечность.