

КРЕЧЕТ

ЧУЖОЙ КУРС

КНИГА 1



АРТЁМ МАЛИНИН

Артём Малинин

Кречет. Чужой курс

«Автор»

2026

Малинин А.

Кречет. Чужой курс / А. Малинин — «Автор», 2026

Капитан Тимофей Шишка — военный лётчик-испытатель. Он разогнал экспериментальный самолёт до 9,8 Маха, а потом за фонарём вместо неба оказались чужие звёзды. Его подбирает сборщик обломков из народа талари и доставляет на станцию Эрант, на окраину Сарфонской Империи. Земное звание здесь ничего не значит. Остаются позывной Кречет, работа ремонтника, учёба на пилота с нуля и самолёт — единственный, кто помнит дорогу домой. Но его забирают закрытые службы. А потом на Эрант обрушиваются боевые корабли державы талари — того самого народа, к которому принадлежит его спаситель. Начинается война, и испытателю предстоит научиться воевать. Первая книга цикла «Кречет».

© Малинин А., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Глава 1. Десять Махов	5
Конец ознакомительного фрагмента.	15

Кречет. Чужой курс

Глава 1. Десять Махов

Утром брат прислал фотографию разобранного кухонного крана. На столешнице лежали два разводных ключа, три резиновых кольца и деталь, которой, по его мнению, в исправном кране быть не должно.

«Отец говорит, лишняя. Мать перекрыла воду во всей квартире. Ты в субботу приедешь?»

Я стоял на светофоре за грузовиком, из-под которого капала грязная вода, и прикидывал, успею ли после полёта заехать в магазин сантехники. На сегодня у меня был более дорогой предмет с сомнительным количеством деталей. Его собирались разогнать до девяти целых восьми десятых числа Маха.

— Приеду, — надиктовал я. — Пока ничего не выбрасывайте. Особенно отца.

Брат ответил поднятым большим пальцем. Светофор переключился, грузовик тронулся, оставив на асфальте мокрую полосу. Я убрал телефон. За поворотом уже показались ограждение испытательного центра и мачты освещения над бетонным полем.

У КПП пришлось ждать. Въезд перекрыл чёрный микроавтобус; из него выходили мужчины с одинаково неподходящей для раннего утра осанкой. Один нёс тонкую папку в опечатанном чехле. Из-за него офицер охраны успел проверить мой пропуск, вернуть его, посмотреть вслед папке и попросить пропуск ещё раз.

— Капитан Шишка. Испытательная бригада.

— Вижу. Сегодня особый порядок.

— Машине тоже представиться?

Он взглянул на заднее сиденье, где лежала сумка с формой, и наконец поднял шлагбаум.

На стоянке меня встретил Климов. Ведущий инженер держал планшет под мышкой, а бумажный стакан — так далеко от себя, словно опасался заражения.

— Не пей кофе, — сказал он вместо приветствия.

— Ты теперь и медицинскую часть ведёшь?

— Автомат помыли. По-моему, забыли закончить.

Я забрал сумку из машины. Климов ждал, пока я закрою дверь, и только потом протянул планшет.

— Предел по температуре уменьшили на двенадцать градусов.

Я перестал искать в кармане ключи.

— После ночной проверки?

— После повторной обработки. Правый датчик даёт устойчивую прибавку. С железом всё в пределах, но запас считаем по худшему варианту.

Мы отошли с проезда. Я открыл графики, сопоставил новую границу с режимом последнего полёта и вывел предполагаемый полный профиль. Расчётная кривая подбиралась к ограничению неприятно близко.

— Тогда выдержка на максимуме короче.

— Возможно, придётся уйти до восьмой секунды.

— Не «возможно». Упёрлись в предел — прекращаю.

— Я об этом уже доложил.

— Кому?

Климов посмотрел в сторону административного корпуса.

— Всем, кому сегодня хочется красивого результата.

Вот теперь стало понятно, почему он ждал меня на стоянке, а не у самолёта. Я расписался в ознакомлении и вернул планшет.

— Что, сильно расстроились?

— Министр ещё не знает. Генерал сказал, чтобы я не занимался гаданием и принёс окончательные цифры.

— Разумный человек.

— Генерал?

— Тот, кто разрешил ему командовать нами.

Мы прошли досмотр. Телефоны остались в индивидуальных ячейках. Мои механические часы охранник подержал возле считывателя, после чего вернул без интереса: ни связи, ни памяти, даже шаги считать не умеют. На обороте крышки давно стёрлась половина надписи. Отец подарил их, когда я получил первое офицерское звание. Я застегнул ремешок и догнал Климова.

В ангаре пахло прогретым металлом и резиной. Возле носовой стойки сидел техник с открытой диагностической сумкой. Второй, под крылом, протирает тонкую тёмную полосу на передней кромке. При нашем появлении он поднял руку, закончил движение и только тогда встал.

Самолёт стоял без подвесок, гладкий и непривычно длинный. При первом знакомстве я ходил вокруг него минут двадцать, пытаюсь угадать, где именно конструкторы собирались спрятать всё то, что раньше торчало наружу. Теперь знал. Знал также, до какого лючка можно дотянуться с лестницы, а к какому лучше сразу звать самого худого техника.

На бумаге машина относилась к шестому поколению. Для людей, которым предстояло её обслуживать, поколение мало что объясняло: новая силовая установка, новое управление, тепловая защита, экспериментальный контур, ради которого и затевался сегодняшний участок. Часть решений мы проверили по отдельности. Сейчас их собирались впервые свести на полном режиме.

— Правый канал поменяли? — спросил я у техника.

— Проверили обоими комплектами. Датчик исправен.

Я кивнул и присел у передней стойки. На месте была контрольная метка, которую оставили после вчерашнего осмотра. Никаких подтёков. Крышки закрыты. Внешне самолёт выглядел совершенно равнодушным к тому, сколько людей приехало смотреть на него из Москвы.

— Тимофей Артёмович.

Климов произнёс моё отчество тем тоном, каким обычно называл незнакомую неисправность. Я выпрямился.

К нам шли генерал-полковник Сергеев, министр обороны и двое сопровождающих. За ними держался человек из комиссии с тем самым опечатанным чехлом. Генерал коротко пожал мне руку и без вступления спросил:

— Новые ограничения видел?

— Так точно. По температуре работаем с уменьшенным запасом. При достижении границы прекращаю участок.

— Независимо от команды с земли, — добавил он.

— Так точно.

Министр остановился возле борта и посмотрел на закрытый люк.

— А девять и восемь при этом получим?

— Попробуем выйти, — ответил я. — Удерживать любой ценой в задании нет.

Сзади тихо скрипнула обувь. Я видел, что Климов слушает, даже не повернув головы.

— Хорошо, — сказал министр. — Мне нужен результат, которому можно верить. Если он будет меньше расчётного, пусть будет меньше.

Напряжение возле самолёта ослабло. Не исчезло — просто снова стало рабочим. Сергеев подозвал инженера, уточнил последние цифры, затем повернулся ко мне.

— Самочувствие?

— До медицинского контроля или после кофе Климова?

— Кофе не пил, — быстро сказал тот.

— Значит, основания для оптимизма есть.

Министр улыбнулся, но задерживаться не стал. Он пожелал удачи, и вся группа направилась в сторону выхода. Климов проводил их взглядом.

— Ты мог просто сказать, что здоров.

— Тогда зачем ты утром так подробно рассказал про автомат?

До медиков оставалось двадцать минут. Климов свернул к комнате предполётной подготовки, и я пошёл следом: в коридоре уже собирались люди с гостевыми пропусками, а обсуждать с ними будущий рекорд не хотелось. Рекорд был подходящим словом для человека, которому после полёта не предстояло объяснять каждую лишнюю секунду на режиме.

На столе лежали две карточки задания. Одна — короткая, для кабины; другая — с графиками, примечаниями и подписями тех, кто отвечал за отдельные системы. Климов подтянул к себе вторую и перевернул страницу.

— Здесь ещё поправка.

— Почему не прислал?

— Прислал. Семь минут назад.

— Телефон у охраны.

Он потёр переносицу, явно ругаясь про себя на правильный режим секретности, который в очередной раз сработал именно тогда, когда был не нужен.

Поправка касалась аварийного отключения. В предыдущих полётах мы снимали питание экспериментального контура одной командой и контролировали разряд по общему каналу. На полном режиме накопленной энергии становилось достаточно, чтобы мгновенное отключение добавило своих неприятностей. Теперь автоматика должна была сперва разнести нагрузку между секциями, а уже затем разорвать питание. В кабине всё выглядело так же: красный переключатель, защитная крышка. За переключателем успело измениться довольно много.

Я прочитал последовательность дважды.

— Сколько до полного разряда?

— По расчёту — меньше двух секунд.

— А если секция не подтверждает готовность?

— Переключение не ждёт подтверждения бесконечно. По времени уходит в принудительный режим.

— Хочу увидеть.

Климов посмотрел на часы.

— На стенде?

— Здесь. Запись ночного прогона. С отказом подтверждения.

Он вызвал инженера по управлению и попросил принести журналы. Тот появился через минуту, невысокий, невыспавшийся, с красным следом от воротника на шее. Сел, подключил свой носитель и вывел две одинаковые схемы. На первой отключение проходило штатно. На второй одна секция оставалась жёлтой дольше остальных.

— Отказ датчика, — пояснил инженер. — Сам разрыв выполнен. Вот независимое измерение тока.

Я попросил убрать цветные схемы и оставить только измерения. Несколько секунд мы молча смотрели, как одна линия обрывается, другая уходит вниз, а третья ещё держится на прежнем уровне.

— Почему здесь ступенька?

— Разряд на соседнюю секцию. После переключения спад продолжается.

— То есть в этот момент команда уже исполнена, а энергия в контуре ещё есть.

— Да.

— Тогда слово «отключён» на экране мне не подходит.

Инженер поднял голову.

— Оно означает разрыв внешнего питания.

— Для тебя. Для меня оно означает, что я закончил аварийную процедуру и могу заниматься следующей неисправностью.

Климов придвинул журнал ближе. Мы нашли строку, по которой борт определял окончание процесса, и ещё раз прогнали запись. Спорить о том, кто прав по инструкции, никто не стал. В итоге в карточке появилась отдельная проверка остаточного заряда, а мне обещали оставить её на экране до конца участка. Менять программу прямо перед вылетом я бы не позволил. Отдельное отображение уже существующего параметра было другой историей.

— Уложились, — сказал Климов, когда инженер ушёл.

— Во что?

— В те двадцать минут, которых у нас не было.

Я подписал новую карточку и положил короткую сверху. На снимках самолёта в журнале всё было чисто и красиво. Под этими снимками уместались десятки подобных разговоров, ни один из которых не попал бы в торжественный ролик.

Врач встретил меня вопросом, сколько я спал. Я ответил, он уточнил, сколько действительно, и принял вторую цифру с большим уважением. Давление, координация, глаза, короткий разговор без посторонних. Когда он спросил, есть ли что-нибудь необычное, я вспомнил новые ограничения и уже открыл рот, но вовремя понял: его интересовал пока только мой организм.

— Самочувствие нормальное. Немного злюсь на расписание.

— Злость согласована с руководителем полётов?

— После посадки согласую.

Он поставил отметку о допуске. Перед выходом задержал меня за рукав и уже без шутки напомнил про питьё. В таком снаряжении человек довольно долго способен не замечать, что перегрелся и устал. Потом замечает сразу всё, обычно не в лучший момент.

В раздевалке я сел на скамью и вытянул ноги. На стене остался след от старого шкафа; новый не закрывал его на ширину ладони. За несколько лет я привык к этому светлому прямоугольнику так же, как к скрипу второй двери и к негромкому удару вентиляции при переключении. У каждого места, где работаешь достаточно долго, заводится собственный набор звуков.

Я подумал о родителях. Мать наверняка уже увидела фотографию крана и позвонила брату, хотя он находился у неё на кухне. Отец будет доказывать, что кольцо действительно лишнее: оно осталось от прежнего ремонта, а к нынешней поломке отношения не имеет. В субботу мы разберём всё заново, купим правильную прокладку и заодно перевесим полку, которая давно просится на два новых дюбеля. Мне нравились такие дела. У них обычно было обозримое окончание.

Звонить сейчас всё равно нельзя, да и нечего было сообщать. Точный характер испытаний дома не знали. Для них я уехал на работу. Так и должно было оставаться.

Я поднялся и начал надевать снаряжение. Помощник проверил соединения, я повторил проверку сам. На третьем замке он попытался опередить мою руку, увидел выражение лица и отступил.

— Привычка? — спросил он.

— Полезная.

— У вас все привычки полезные?

— Брат так не считает. Особенно когда я советую ему сначала прочитать инструкцию.

Помощник протянул перчатки. Я натянул правую, сжал пальцы и остановился: у основания большого пальца ткань тянула сильнее обычного. На раскрытой ладони всё выглядело правильно. Стоило взять рукоятку проверочного приспособления, край манжеты смещался и давил на сустав.

— Та же пара? — спросил я.

Он сверил бирку, потом свою ведомость.

— Ваш размер. Из нового комплекта.

— Мне нужна та, которую подгоняли.

Помощник нашёл её в соседнем шкафу. Замена заняла меньше минуты. Я повторил движения, дотянулся до бокового кармана, попробовал открыть маленькую защёлку. Теперь не приходилось разворачивать всю кисть ради большого пальца.

— Эту куда? — Он держал первую перчатку за манжету.

— На повторную подгонку. Отметь, где тянет. Другому подойдёт, мне сегодня мешает.

Он записал. Я видел, что ему хотелось объяснить: размер действительно правильный и по ведомости всё сходилось. Объяснять было нечего. Ведомость проверяла одну задачу, моя рука — другую. До полёта мы ещё могли исправить обе без особых последствий.

У двери Климов вопросительно поднял брови. Я показал ему раскрытую ладонь и пошевелил пальцами. Он посмотрел на отложенную пару, всё понял и посторонился.

Шлем я взял под мышку. На выходе проверил, что часы остались под манжетой и нигде не цепляются. День наконец перестал состоять из разговоров: дальше можно было идти к машине.

После медицинского контроля и проверки снаряжения я поднялся к кабине. Медики закончили своё, техники — своё; теперь наступала очередь действий, за которые никто не мог расписаться вместо меня.

В кабине стало просторнее по сравнению с машинами, на которых я начинал службу. Не для плеч — для взгляда. Физические органы управления оставили там, где ошибку нельзя было исправить вторым касанием. Всё остальное собиралось на экранах по задаче. Я мог вызвать полную схему, но в обычном режиме видел лишь нужные параметры, а не непрерывную выставку возможностей электронной промышленности.

Климов проверил соединение гарнитуры и показал два пальца. Я ответил тем же. Фонарь опустился; голоса снаружи исчезли, остался шорох воздуха в дыхательном контуре.

— Кречет, проверка основного.

— Основной слышу хорошо.

— Резерв.

— Резерв хорошо.

На левом экране развернулось задание. Бортовой интеллектуальный комплекс подтвердил мою идентификацию, номер полёта и загруженные ограничения. Я провёл пальцем по строке новой температурной границы и вызвал её на постоянное отображение.

— Борт, дублировать предупреждение звуком.

— Принято.

— Без музыкальных вступлений.

Комплекс промолчал. Правильно. От машины я предпочитал получать ответы только на те вопросы, которые действительно ей задавал.

Перед тем как разрешить техникам закрыть люки, я попросил повторить переход на аварийное питание. Самолёт стоял на земле, и лучшего места для этого до возвращения не предвиделось. Климов показал из-за фонаря раскрытую ладонь: ждать.

На схеме погасло несколько второстепенных потребителей. Основные приборы сохранили положение; новая строка заряда осталась именно там, где мы договорились. Я вызвал её голосом, затем убрал голосовое управление совсем и повторил действие с ручки. После этого

включил подачу газа в контур дыхания, дождался устойчивых показаний и попросил техника проверить внешнее соединение.

— Не спешишь? — спросил Климов.

— Ты же хотел точные цифры.

— Хотел. И сейчас хочу. Просто комиссия спрашивает, сколько ещё.

— Передай: осталось столько же, сколько было бы без комиссии.

Он отвернулся, и я не услышал, как именно он перевёл мой ответ на пригодный для руководства язык. Вскоре дал разрешение продолжать.

На левом экране мигнула заметка о несовпадении времени одного регистратора с бортовым отсчётом. Разница была невелика, но на коротком участке испытания могла испортить сопоставление каналов. Мы остановили проверку, добились общей синхронизации и дождались двух полных циклов записи.

— Теперь сходится, — сказал инженер управления.

— Сохраните оба журнала. До исправления и после.

— Старый зачем?

— Чтобы вечером не искать, откуда взялись лишние миллисекунды.

Мне подтвердили сохранение. В этом и состояла значительная часть работы испытателя: по возможности обеспечить людям на земле достаточно материала, чтобы они не строили легенды вокруг того, что в кабине выглядело обычным отказом.

В последний раз перед вырубиванием я вывел карту аварийных площадок. Борт нарисовал доступные варианты с учётом каждого участка. На больших скоростях привычное «вернуться» превращалось в последовательность действий, на которую требовались расстояние, высота и исправная тепловая защита. Развернуть машину к дому одним движением ручки не получилось бы при самом горячем желании.

У ближайшей отметки стоял условный прогноз. Я открыл расшифровку: боковой ветер, ограничение по полосе. Попросил руководителя полётов подтвердить актуальные данные.

— Резервный принят, — ответил он. — Погода в допуске. Основной свободен.

— Понял. Готов к рулению.

Техник перед носом поднял руку, показал, что колодки убраны, и отошёл в сторону. Я дождался, пока он окажется вне сектора, проверил пространство по камерам и отпустил тормоза.

По левому борту медленно прошли ворота ангара. На секунду я увидел отражение нашего самолёта в стекле административного корпуса: длинный нос, низкий силуэт, пустые узлы подвески. Из этого ракурса машина выглядела почти спокойной. Потом стекло осталось позади, и мне уже хватало настоящего изображения перед кабиной.

На исполнительном старте я выполнил последнюю проверку. За стеклом наблюдательного пункта двигались тёмные силуэты. Я перестал смотреть в их сторону, когда получил разрешение на взлёт.

Самолёт пошёл по полосе. Нагрузка нарастала ровно, без рывка; стойки передавали мелкую дрожь бетона. На расчётной скорости я поднял нос. Полоса ушла вниз, шасси убралось, и голос руководителя полётов стал голосом человека, который остался далеко позади.

Первые контрольные точки прошли спокойно. На двенадцати километрах проверили управление. Выше — переход между режимами силовой установки. Я работал по карточке и смотрел на правый тепловой канал чуть чаще, чем на остальные.

— Кречет, готовность к имитации отказа правой поверхности?

— Готов.

Экран справа погас. Центральный тут же перестроился, часть команд перешла на ручку и голос. Мы уже делали это на тренажёре, но здесь подо мной находился настоящий самолёт, а до ближайшей кнопки «повторить упражнение» было несколько десятков километров вниз.

— Борт, силовая. Раздельно по каналам.

Две колонки открылись без задержки. Я сравнил показания и продолжил набор.

— Управление устойчивое. Информация читается. Верните поверхность.

— Принято. Замечания?

— При перестройке строка температуры сдвинулась. Хочу её на прежнем месте во всех режимах.

Климов ответил сам:

— Записал.

— Вот теперь можешь говорить, что я мешаю прогрессу.

— После посадки. Сейчас протокол открыт.

Самолёт набрал скорость. На тридцати с небольшим километрах мы прошли Мах три. Дальше воздух за фонарём постепенно терял цвет, а Земля — привычную плоскость. На высоте уже не было видно отдельного дома, дороги или человека. Однако я знал, что всё это там есть: брат с краном, наша кухня, пробка на обратном пути. От этой уверенности работа становилась обычной, сколько бы ни росли цифры.

На промежуточном участке борт предложил небольшую поправку по курсу. Сама поправка укладывалась в задание, но я запросил причину: погодная информация и расчётная точка включения разошлись. Пришлось уточнить высоту по независимому каналу и пройти короткий прямой отрезок без разгона.

Самолёт слушался хорошо. Именно это порой мешало замечать неприятности: когда новая автоматика делает управление приятным, начинаешь слишком охотно верить, что остальное она тоже уже решила. Я убрал часть подсказок и дал машине отработать небольшое возмущение. Показания сошлись с тем, что чувствовалось по крену и нагрузке.

— Замечаний к устойчивости нет. Поправку принимаю.

— Продолжайте по уточнённом, — сказал руководитель полётов.

Климов запросил одну из температур. Она была у него на земле, но он хотел убедиться, что я вижу ту же цифру. Я ответил и сам спросил, как идут соседние датчики. Три коротких числа, пауза. В этот момент его голос действовал лучше любых заверений перед полётом: там следили за тем же, за чем следил я.

У меня оставалось несколько секунд, чтобы посмотреть наружу. Слой облаков обрывался неровной кромкой. Дальше лежала тёмная поверхность, в которой с такой высоты невозможно было различить ни чужую дорогу, ни свою. Ниже летал борт сопровождения; теперь он отстал настолько, что камера показывала только крошечную отметку на фоне белого. Его пилот сообщил, что уходит на заранее оговорённый маршрут.

Я ответил. Дальше с нами оставались приборы, телеметрия и люди в наушниках. В перспективных картинках такие полёты часто выглядели одинокой работой человека и машины. Стоило услышать, как руководитель коротко разводит два одновременно заговоривших поста, чтобы вспомнить действительную численность этого экипажа.

До следующей точки мы шли без замечаний. Я успел сделать несколько глотков воды и проверить положение ремней. На ладони выступил пот. Не от страха — пока ещё от плотной перчатки и обычной сосредоточенности. Пальцы двигались свободно, соединения не мешали, дыхание оставалось ровным.

Перед дальнейшим разгоном я назвал номер участка и вслух повторил его ограничения. С земли подтвердили. Все посторонние разговоры прекратились, даже фон эфира стал как будто чище.

Восемь секунд на полном режиме не выглядели большим сроком, когда мы обсуждали их за столом. В воздухе к ним вела длинная работа, и сорвать её можно было одним необязательным движением. Я устроил правую руку удобнее и оставил взгляд на тех строках, которые собирался проверить первыми.

Перед включением прямого контура я проверил готовность и повторил условия прекращения. Ответ с земли пришёл сразу. Новый режим подхватил машину мягко, затем тяга начала расти. На схеме силовой установки изменились цвета. Я удерживал заданный профиль и следил за тем, как расчёт расходится с настоящими показаниями.

На границе режимов появился короткий толчок. Допустимый по величине, но раньше, чем я его ждал. Я отметил момент кнопкой на ручке и запросил отдельную запись по силовой установке. Борт предложил продолжить профиль: формально оснований прекращать не было.

— Земля, отмечаю переходный процесс. Проверить время переключения.

Климов ответил не сразу. На его стороне, судя по обрывку фонового голоса, тоже что-то сравнивали. Я удерживал текущий режим и считал секунды. Скорость росла медленнее расчётной, точка включения уползала по маршруту.

— Кречет, видим раннее открытие. В пределах допуска. Прибавка по правому каналу без роста.

— Подтверди устойчивость.

— Устойчивая. Продолжение разрешено.

Я всё равно выждал ещё два отсчёта. Температура действительно стояла, давления сошлись. Отпустил удержание и пошёл дальше по программе, уже записав для разбора отдельный вопрос.

На скорости приходилось следить за собой не меньше, чем за машиной. Очень хотелось вмешаться заранее: слегка помочь по тангажу, подвести нос туда, где он через мгновение окажется сам. На тренажёре такая забота однажды привела к тому, что автоматика и я начали последовательно исправлять друг друга. Теперь я давал команду и ждал отклика, не добавляя второй только потому, что успел подумать быстрее самолёта.

— Работа интеллектуального комплекса? — спросили с земли.

— Рекомендации своевременны. Причина удержания отображена. Конфликта команд нет.

— Замечание по раннему переключению принято.

Всё это звучало сухо. Так и следовало. Если начать рассказывать в эфире, на что похож толчок и какие чувства он вызвал, можно пропустить момент, когда толчок перестанет быть допустимым.

Под правой рукой высветился расчёт остатка топлива для возвращения. Запас немного уменьшился из-за задержки. Я сверил его с карточкой, подтвердил продолжение и закрыл подробности. На основном экране оставил только конечную цифру. До неё ещё было далеко, однако тратить её на любопытство не собирался.

Солнце ушло за верхнюю рамку фонаря. Яркий отблеск пробежал по экрану и погас: покрытие справилось, но глаза на миг захотели уйти следом. Я вернул взгляд на приборы. В такую минуту даже красивый вид легко превращался в ещё один отвлекающий фактор.

Климов коротко сообщил, что по независимому измерению тепловой запас сохраняется. Я подтвердил приём. Снова появилась возможность заниматься полётом, а не ждать решения, и от этого стало спокойнее.

Мах пять прошёл без замечаний. На шести правая температура приблизилась к границе раньше, чем хотелось. Автоматика предложила уменьшить темп набора; я подтвердил. Несколько секунд кривая шла почти горизонтально, затем запас начал возвращаться.

— Видим стабилизацию, — сказал Климов.

— Продолжаю с уменьшенным темпом.

Слова стали короче. О шутках никто не вспоминал. Наверху мне требовались точные команды, внизу — точные ответы.

На высоте около шестидесяти километров машина держалась уже не одним крылом. Газодинамическое управление помогало там, где редкому воздуху не хватало силы. Я чувствовал небольшие поправки и видел их на схеме, но не вмешивался без необходимости.

Семь целых две. Семь и девять. Восемь и шесть.

По правому каналу оставалось несколько градусов. Нагрузка держалась в установленном диапазоне. Я перевёл взгляд на индикатор готовности экспериментального контура. Мысли о комиссии ушли окончательно: впереди было несколько секунд, для которых всю машину собирали годами.

Перед последним участком руководитель полётов снова вывел меня на прямую связь.

— Кречет, подтверждаешь готовность?

Я не ответил сразу. Проверил дыхание, аварийную шину, запас для возвращения и две строки, которые мы добавили утром. По зарядному каналу экспериментальной системы шёл штатный рост. Ни один из независимых датчиков не давал расхождения.

— Готовность подтверждаю.

— Выполняйте по карточке. Повторно: решение о прекращении — ваше.

— Принял.

Эту фразу я слышал сегодня уже несколько раз. Она не снимала ответственности с земли и не перекладывала её на меня заново. Просто оставляла в эфире нужную ясность: если придётся выбирать между программой и машиной, никто не будет ждать разрешения от человека, которого в кабине нет.

Я представил коридор снижения, по которому через несколько минут должен был пойти обратно. Борт уже держал его рядом с основным заданием. Поворот после снятия режима, контроль охлаждения, переход на рабочую высоту, выход к посадочному. Порядок был знакомым. Я мысленно дошёл до конца и вернулся к текущим показаниям.

— Борт, подтверждение защитного отключения.

— Основной канал готов. Дублирующий канал готов. Контроль остаточной энергии активен.

— Телеметрию держать без сокращения.

— Принято.

В этой кабине можно было большую часть полёта вести голосом. И всё же большой палец у меня лежал возле физического переключателя. Пока конструкторы не придумали ничего надёжнее руки, которая знает место нужной кнопки и не ждёт, когда закончится чужая фраза.

На земле кто-то на мгновение включился не в тот канал. Я услышал обрывок вопроса и сразу после него — резкое замечание руководителя. Связь очистилась. Вероятно, наблюдателям хотелось знать, почему на большом экране снова меняется расчётное время. Им оставалось ждать. Мне — работать.

К новой границе температуры мы подошли без рывков. Несколько градусов запаса выглядели скромно рядом с общими значениями, но я знал, как этот запас получен и сколько людей проверило его за ночь. Важнее было другое: пока он не сокращался.

Я сделал отметку, чтобы на разборе можно было вернуться к этому моменту. Затем ещё раз посмотрел на видимый край Земли. Светлая полоса воздуха стала тонкой, над ней лежала глубокая синева. Внизу продолжался обычный день, и если бы мне сейчас предложили назвать самое невероятное в происходящем, я бы выбрал способность человека перестать этому удивляться.

— Кречет, продолжаем, — сказал Климов.

— Продолжаю.

— Кречет, разрешаю первый участок. Контроль восемь секунд. Прекращение по любому ограничению.

— Первый участок. Восемь секунд.

Я подтвердил запуск. Низкий гул изменился, будто по корпусу провели натянутой струной. Число Маха перешло девять, затем девять и четыре. Расчётная отметка приближалась медленнее, чем мне хотелось, хотя часы продолжали идти с совершенно обычной скоростью.

Девять и восемь.

— Расчётная достигнута. Температура ниже границы на четыре.

— Держать.

На четвёртой секунде я заметил, что линия горизонта сдвинулась относительно визирной сетки. Самолёт не изменил тангаж. Показания двух каналов ещё совпадали, но картинка за фонарём будто запоздала за движением головы.

— Имею оптическое искажение. Проверяю навигацию.

— Кречет, расхождение по инерциальному!

Я уже открыл защитную крышку.

— Прекращаю.

Переключатель ушёл вниз. Подтверждения отключения не последовало. На схеме один сектор погас, другой продолжал гореть.

— Контур не вышел. Дублирующий.

Я нажал аварийный разрыв питания. Машина дрогнула; предупреждения наложились друг на друга. На правом экране вместо температур появились прочерки, и за фонарём, поверх дневного света, проступили звёзды.

Я не пытался понять их появление. До понимания следовало дожить. Убрал тягу, проверил высоту, потребовал от борта разделить отказы. На центральном экране возникло столько красного, что он перестал помогать.

— Климов, подтверждай отключение по внешней телеметрии.

— Не видим разрыва... Тимофей, повторно...

Его голос растянулся и пропал. Изгиб Земли перед носом поднялся, словно я падал на спину, но перегрузка не соответствовала движению. Я успел упереться затылком в подголовник. Белый свет прошёл сбоку через всю кабину, не оставив тени ни от руки, ни от приборной панели.

А потом стало тихо.

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.