

Жорстоке небо
Максим Кидрук

Коли небо не відпускає...

Перед вильотом з Парижа пілота українського літака «ААРОН 44» переслідували погані передчуття. Інтуїція підказувала відмовитися від рейсу. Але попри все політ мав відбутися...

Для вивчення місця трагедії та з'ясування причин катастрофи «сорокчетвірки» прибула донька його конструктора, Діана Столяр. Загибель літака поставила під сумнів саме існування компанії-виробника. Дівчина намагається будь-що дізнатися правду та розкрити таємницю авіакатастрофи, не здогадуючись, що розслідування може обійтися їй надто дорого...

Макс Кідрук

Жорстоке небо

Обережно! Ненормативна лексика!

Перемова

Людина в зоні турбулентності

Найстрашнішим із бачених мною в житті фільмів була стрічка про літак, який потрапляє в зону жорсткої турбулентності. Бортм трясло так, що глядач мимоволі починав переживати за свій телевізор, чи не трісне раптом екран від цього миготіння. Світло в салоні раз у раз гасло, стюардес кидало з підлоги на стелю, маленьких дітей виривало з-під пасів безпеки, в ілюмінаторах чорніли хмари, поміж яких шугали блискавиці. Здавалося, що за величезним лобовим склом кабіни пілота за мить з'явиться бородате й грізне обличчя Бога. А потім раптом негода вщухла, літак вирвався понад хмари і полетів сонячною широчинню неба.

Ще кілька хвилин я перелякано очікував нових жахів, передбачав, що раптово заглохнуть двигуни і літак знову впаде в грозові хмари, що засне змучений пілот чи що серед пасажирів виявиться терорист. Але нічого такого не відбувалося: політ продовжувався, люди замовляли у стюардес каву, діти дивилися мультики. Власне, справжній кошмар саме в цьому й полягав: решту

фільму літак летів сонячним блакитним небом. Цей політ був метафорою смерті. Бо після катастрофи весь екіпаж потрапив у пекло: вони летіли, щоб ніколи не прилетіти, залишилися замкненими назавжди в цьому літаку на висоті десяти тисяч метрів.

Без цього простого усвідомлення неможливо зняти добрий фільм про авіацію, хай то жах, драма чи комедія. У будь-якому польоті, у кожному літаку завжди найважливіше те, що всередині. Тобто людина. У цьому сенсі авіація є втіленням архетипного бажання полетіти, покинути землю заради неба. Літак є метафоричною копією людини: залізна оболонка – це тіло, та найважливіше в ньому – душа. Душа, що прагне вирватися з тіла, яке старіє, іржавіє, ламається й підводить.

Макс Кідрук розуміє цю істину, тому його роман вийшов живим, людським. За лаштунками історії про технології, розмітку злітних смуг, шифрування розмов диспетчерів і пілотів перед нами постає інша, важливіша, оповідь: про людину, жінку, яка мусить вирватися зі свого рутинного життя і довести всім, що вона чогось варта. Всім, але насамперед собі – що витримає, знайде вихід, в останній момент врятує єдине, заради чого варто ризикнути життям, – честь. Як нам не завжди віриться, що багатотонна купа залізнички може злетіти в повітря, так і ця жінка змушена перебороти закони природи, щоб відірватися від депресії, брудних пелюшок і безперспективного старіння. Це достоту ікарівська ситуація: мати мрію, відважитися і – попри все – полетіти.

Трилер Макса Кідрука зовсім не типовий для української літератури. Навіть приємно, що щось таке сучасне й високотехнологічне можна написати українською мовою. До того ж Макс постає перед нами представником нового типу українського письменника. Він так добре вивчає тему, про яку пише, що закрадається сумнів: чи не вчився, бува, автор в авіаційному університеті? Саме реалістичність кожної сцени і фільмова манера письма – коли погляд не оминає жодної деталі, жодного руху – створюють атмосферу напруги, переживання. Під час перегляду фільму жахів можна заплющити очі, під час читання книжки-трилера такої розкоші, на щастя, не передбачено.

І дарма, що літаки, як і життя, часом розбиваються. Політ Ікара також завершився катастрофою, але хіба ж кілька митей небесної свободи не варті цього?

Андрій Любка

Передмова автора

Перед тим як розпочнете читання, мушу вас застерегти: не плутайте реалістичність із реальністю. Все, про що йдеться в «Жорстокому небі», – враховуючи технічні параметри літаків, особливості функціонування бортових систем, погодні феномени, формати передачі погодних звітів, вузькопрофесійні діалоги і навіть таку дрібницю, як маркування злітних

смуг, – я прописував максимально реалістично. Проте, усвідомлюючи, що оприлюднення історії, викладеної на сторінках цієї книги, може зашкодити репутації реальних компаній, літаків, аеропортів, а також людям на реальних посадах, хочу наголосити: ця розповідь – хай якою живою вона вам здаватиметься – на 100 % продукт моєї уяви. Задля реалістичності історії на сторінках роману я згадую справжні авіабудівні та фінансові компанії («Boeing», «Airbus», «Ильюшин финанс Ко», «Мотор-Січ» і т. п.), реально використовувані моделі авіалайнерів («Embraer E-190», «Sukhoi Superjet 100», «Fokker 100»), авіакатастрофи, що відбулись насправді. Втім, такі згадки стосуються загальновідомих фактів. Навіть якщо це шкодить чиемусь іміджу, моєї провини в тому немає (грубо кажучи: мені начхати), бо означені факти знає весь світ. У тексті також трапляються назви вигаданих компаній і літаків, які, безперечно, викличуть у вас асоціації зі справжніми компаніями й реальними літаками (наприклад, АНТК[1 – АНТК – Авіаційний науково-технічний комплекс.] ім. Аронова... хм... що б це могло бути?). Визнаю: всі мої вигадки мають прототипи з життя. Уважний читач виявить купу збігів між описаним у «Жорстокому небі» літаком «Aronov AARON 44» і популярним у світі комерційним лайнером. Професійний пілот несподівано зауважить, що розташування терміналів та посадкових смуг аеропорту Paris-Nord,[2 – Париж-Північ (фр.).] де відбулась авіакатастрофа (і якого насправді не існує), нагадує один з аеропортів американського континенту, і – ніде правди діти – матиме рацію. Так ось – ЗАБУДЬТЕ ПРО ЦІ ЗБІГИ! «Реалістичний» не означає «пов'язаний із реальним світом». Події в «Жорстокому небі» розгортались лише в моїй голові – і я прошу вас про це пам'ятати.

Ага. І ще дещо. Якщо раптом сталося так, що ви починаєте читати цю книгу в літаку, вирушаючи у відрядження чи прямуючи на відпочинок, наполегливо рекомендую відкласти її до приземлення. Успішного (я сподіваюсь...) приземлення.

17 травня 2013 року

Рівне, Україна

* * *

You wanna fly, you got to give up the shit that weighs you down.[3 – Хочеш полетіти – позбудься лайна, що тягне донизу (англ.).]

Toni Morrison. Song of Solomon[4 – Тоні Моррісон (1931 р. н.) – американська письменниця, лауреат Нобелівської премії з літератури (1993), лауреат Пулітцерівської премії (1988). «Пісня Соломона» – її роман, уперше опублікований 1977 року.]

Очевидно, що наша найбільша відмінність як виду – це здатність, унікальна серед тварин, приймати контрреволюційні рішення.

Джаред Даймонд[5 – Джаред Даймонд (1937 р. н.) – американський еволюційний біолог, фізіолог, біогеограф, автор науково-популярних робіт, у тематиці яких представлено проблеми антропології, біології, лінгвістики, генетики й історії.]

Пролог

22 квітня 2012, 06:42 (UTC[6 – Coordinated Universal Time (UTC) – синхронізований світовий час. Загальноприйнята точка відліку локального часу в часових поясах. За опорний UTC взято місцевий час на довготі Гринвіча чи Лондона (нульовий часовий пояс). UTC +2 означає, що поясний час на 2 години випереджує поясний час у Британії. Не так давно синхронізований час називали Greenwich Mean Time (середній час за Гринвічем) і позначали GMT.] +2)

Байкове кладовище Київ, Україна

Від землі тягнуло холодом і не по-весняному бридкою вогкістю. Шматки туману повзли поміж свіжих могил, сріблястим бісером осідаючи на взутті та нижній частині джинсів.

Високий чоловік у чорній шкірянці стояв перед невеликим, нещодавно поставленим пам'ятником із темного граніту, на якому проступало рельєфне, філігранно висічене обличчя п'яти-чи шестирічного хлоп'яти. Хлопчик усміхався, виставляючи напоказ нестачу одного з передніх зубів на верхній щелепі. Барельєф вражав досконалістю й завершеністю, і водночас майстерність виконання робила його чужим, недоречним на цвинтарі. Чи то через незіпсуту дитячу усмішку, яка ніяк не в'язалася з понурим, устеленим хрестами й пам'ятниками полем, чи то через дірку в зубах, яка надавала кам'яному обличчю моторошної реальності, у всіх, хто бачив гранітний надгробок уперше, складалося враження, що хлопчак от-от підморгне.

Чоловік дивився на схід, де за залізничними коліями плинула Либідь, права притока Дніпра, і починались житлові будинки, що обступали станцію метро «Палац "Україна"». У тій стороні рівна, наче скатертина, синьо-сіра пелена хмар обривалась, не сягаючи обрію, й у просвітку між хмарами й землею виднілось чисте небо; там починався день, висмоктуючи з-за горизонту перші світанкові барви і полохливе весняне тепло. Сховавшись за будинками, сходило сонце.

Через розставлені лікті його плечі здавались іще ширшими. Свіжа, не втрамбована земля просідала під ногами – чоловік важив центнер, не менше, і, судячи з того, як щільно облягала шкірянка талію, не страждав на надлишок жирових відкладень. Коротка стрижка робила свіжішим, омолоджувала обличчя, однак збляклий колір шкіри, підпухлі повіки і зморшки під очима вказували на те, що йому не менше сорока.

У проході між могилами з'явився ще один ранній відвідувач – миршавий лисуватий чоловік, на вигляд років шістдесяти, у потертому вельветовому жакеті, напнутому поверх в'язаної кофти, і великих старомодних окулярах. Він скидався на законсервованого в часі доцента одного з київських НДІ, який, урісши з корінням у крихітний кабінет зі струхлявілими меблями радянського зразка, роками длубається в нікому не потрібних диференційних рівняннях, силкуючись не помічати, що світова наука давно пішла вперед, а він залишився за бортом, забутий і покинутий. У руках він ніс штучний вінок із блідо-рожевими квітами.

Здоровань у шкірянці почув наближення відвідувача; на мить його губи скривились, а очі невизначеного кольору роздратовано зблиснули. Він не повертав голови, намагаючись не пускати голомозого інтелігента в поле зору, сподіваючись, що могила, до якої той просте, розташована подалі від пам'ятника із хлопчачим обличчям. На той момент він менше за все хотів бачити когось поряд із собою.

Здоровань помилився. Чолов'яга в потертому жакеті, загрибаючи ногами сипку землю, підійшов до сусіднього ряду могил і спинився біля хреста на відстані п'яти кроків від гевала. Чоловік у шкірянці більше не міг ігнорувати відвідувача і, підібгавши губи, штрикнув його недобрим поглядом.

– Доброго ранку, – привітався «доцент», знімаючи окуляри і кілька разів змигуючи такими ж сірими й водянистими, як і вранішнє небо, очима. – Теж не любите товпитись на поминках? Ненавиджу юрмища, – слова не в'язалися з діями. Відчувалося, що худорлявий чолов'яга прагне розговорити дебелого незнайомця, який стовбичить нерухомо, неначе колона, повернувши масивну, вилицювату голову на схід; він одчайдушно потребував спілкування, вірячи, що зможе як не заглушити, то принаймні притлумити своє горе розмовою – могила із безпретензійним хрестом була геть свіжою. – Я прийшов затемна, ще о шостій, спочатку провідав маму, а тепер... – він гірко зітхнув, шморгнув гострим носом і провів долонею по лисині: – ...тепер от дружину.

Гевал у шкірянці мовчав і не рухався. Дивився на схід, чекав появи сонця і намагався уявити, звідки в затурканого інтелігента гроші на те, щоб хоронити близьких на Байковому кладовищі.

З півночі, з боку Протасового Яру, війнуло холодом. Вітер плутався в тумані поміж могил.

Ображений, пригнічений мовчанкою «доцент» звів голову:

– А ви прийшли до... – примружившись, він роздивився хлопчаче обличчя на граніті і здригнувся, настільки живим воно здавалось. – О... це ваш...

– Син, – глухо відповів чоловік, розуміючи, що інакше інтелігент не відчепиться.

– Співчуваю, – «доцент» похитав головою, картаючи себе за те, що секунду назад ображався на похмурого здорованя через мовчанку. Він з подивом збагнув, що хтось інший у цю мить може почуватись ще гірше за нього. Надягнув окуляри, уважніше пригледівся до незнайомця і... сіпнувся вдруге.

Кожен м'яз, кожна складка на обличчі пашіли приховуваною злобою. Горе більшість людей робить нещасними. Небалакучого чоловіка в чорній шкірянці воно зробило жорстким і жовчним.

Худорлявий знову глянув на рельєфне зображення на пам'ятнику, і цікавість перемогла:

– А що сталося? – «доцент» тут-таки похопився: – Пробачте, що я нахабнію. Якщо не хочете, можете не...

– Апластична анемія, – погляд незнайомця затуманився, лице розслабилось і стало м'якшим, не таким злим. – Апластична анемія найважчого ступеня. Це хвороба, яка вражає спинний мозок, і він через це перестає виробляти всі три типи кров'яних клітин: білі, червоні і... – здоровань уперше відвів погляд від сходу, нахиливши голову і втупившись під ноги. Лоб морщився, він не міг пригадати: – ...і ще якісь, я не пам'ятаю, – прохрипів він, злість повернулася на обличчя. – Лікарі обіцяли, що врятують його. Він чотири місяці пролежав у лікарні, його штрикали якимись препаратами, казали про пересадку спинного мозку, а потім він просто згорів... Уявляєш? – він виплюнув запитання просто в лице співрозмовнику. – За тиждень температура зросла до 42°, і його мозок зварився, – здоровань випустив повітря з легенів зі звуком, схожим на гарчання, переступив з ноги на ногу і гнівно роздув ніздрі. Він навмисно прийшов на могилу до світанку, коли на кладовищі ще немає людей, а тепер, не зовсім усвідомлюючи, як таке сталося, втягнувся в розмову з якимось плішивим придурком. – Йому було шість років... усього шість років... – чоловік замовк, заціпившись. Він не відчував вини, лише бажання помститися за смерть сина, помститися хоч комусь.

«Доцент» відступив на крок. У дебелимому незнайомцеві було щось таке, що лякало. Худорлявий раптом відчув, що не може змусити себе співчувати гевалу. Вкотре ковзнувши поглядом по невисокій гранітній плиті, він схотів запитати, де тепер мама хлопчика, чому не прийшла на поминки, та передумав.

Кілька хвилин чоловіки мовчали. «Доцент», раз у раз поправляючи окуляри, порався біля хреста, прив'язуючи вінок з квітами. Впоравшись, він випростався і подивився на могилу сусіда. Під пам'ятником не було жодної квітки – ні живої, ні штучної. Чоловічок знизав плечима, склав руки за спиною і схилив голову перед могилою дружини.

Через хвилину йому несподівано здались надуманими свої страхи стосовно здорованя. Він ступив два кроки в напрямку чоловіка в чорній шкірянці і сміливо простягнув руку:

– Валерій Іванович.

Заскочений зненацька, гевал машинально відповів:

– Я Карий, – але руки не подав. Схаменувшись, він вищирився, очі покруглішали і спалахнули, наче дві жарини, на які дмухнули чистим киснем.

– Карий? – не зрозумів «доцент». Побачивши реакцію незнайомця, він залопотів: – Проб-бачте... не подумайте, що я...

Здоровань змівряв його сповненим презирства й болю поглядом, рвучко розвернувся і, піднявши комір куртки, закрокував геть.

Лисуватий чоловік вичікував цілу хвилину, неначе побоючись, що гевал повернеться, і тільки тоді наважився наблизитись ще на крок до незвичайного пам'ятника.

«Карий?» – подумки перепитав він.

Витягнувши голову, «доцент» прочитав скромний напис під рельєфним портретом п'ятирічного хлопчика:

АНТОН БІЛОКОНЕНКО

13·II·2006 – 09·II·2012

Чоловік поправив окуляри, потупцяв перед надгробком, міркуючи про те, навіщо на барельєфі зображувати щербину, і повернувся до свіжого земляного горбка, насипаного над могилою дружини.

Сонце неквапом підіймалося над цвинтарем, заганняючи назад у вогку землю сивий туман і холод.

Розділ I

1

13 лютого 2013, 21:14 (UTC +1)

Міжнародний аеропорт Ліон-Сент-Екзюпері

25 км на схід від Ліона, Франція

Ближньомагістральний «ААРОН 44» розмірено гудів (працювали лише АРУ[7 – Англ. Auxiliary Power Unit (APU) – додаткова силова установка.]), приклеївшись лівою щокою до висувного рукава, яким із терміналу сходили зареєстровані пасажери. Справа наземна команда закінчувала пакувати багаж у спеціальні вантажні відсіки літака. З лівого боку, біля входу до новенького лайнера, сутулячись від холоду, що прослизав знадвору, і начепивши на обличчя штучні посмішки, стюардеси зустрічали останніх пасажирів – добігала кінця посадка на рейс FT1419 компанії «Франс Континенталь» з Ліона до Парижа.

Радислав Ротко, 43-річний лінійний пілот першого класу, помалу сьорбаючи, цмолив із паперового стаканчика із білою пластиковою накривкою теплу каву й із наростаючим невдоволенням спостерігав, як до зовнішньої поверхні лобового скла кабіни пілотів прилипають перші сніжинки. Над аеропортом густішали хмари. Радислав, звісно, їх не бачив: по-перше, сонце зайшло ще о 18:04; а по-друге, простір перед вигнутим широкою дугою Терміналом 2 заливало яскраве світло, не залишаючи шансів роздивитися, як збляклі піщинки зірок зникають у світло-сірій імлі, що наповзала із заходу. Втім, зиркаючи на роздрукований під час передпольотної підготовки погодний звіт METAR, [8 – METAR (англ. METeorological Aerodrome Report – метеорологічний аеропортовий звіт) – уніфікований код для передавання інформації про фактичну погоду на аеродромі, у якому вміщено дані про силу та швидкість вітру, хмарність, стан злітної смуги тощо.] пілот не сумнівався, що поведе «44-й» у запаковане хмарами небо. Із заходу насувалась заметіль.

Насправді погода над аеропортом Ліон-Сент-Екзюпері не викликала занепокоєння: поки що умови були далекими від екстремальних. Зовсім інше примушувало Радислава неприємно супитись, проводжаючи очима ворсисті сніжинки. Насторожував звіт з аеропорту призначення – з Парижа. Не випускаючи з рук паперового стаканчика, пілот перегорнув аркуш з даними по Ліон-Сент-Екзюпері й укотре пробігся поглядом по звіту наземної метеостанції, що надійшов із французької столиці:

LFPN 132000Z 28011G17MPS 0350 R22L/0500 SN VV005 M01/M04 Q1038 TEMPO
27015MPS 0150 R22L/0250 SHSN VV002

Заміри зробили сьогодні о 20:00 за міжнародним координованим часом, тобто чверть години тому, для летовища LFPN, де LFPN – це код ICAO, [9 – ICAO (від англ. ICAO – International Civil Aviation Organization) – Міжнародна організація цивільної авіації. Підрозділ ООН, що встановлює правила для комерційної авіації, зокрема надає унікальні чотирилітерні коди аеропортам світу.] що позначає аеропорт Париж-Північ.

«Вітер західний... 11 метрів на секунду... з поривами до 17... видимість біля поверхні землі 350 метрів...» – Радислав підсвідомо розкручував у голові структуровані блоки цифр і скорочень, водячи пальцем по метеозведенню і намагаючись уявити, як воно там – у повітрі над Парижем. Пориви 17 м/с – це дуже близько до межі, встановленої льотними правилами, ще трохи – й аеропорт закриють. Чоловік відпив кави, скривившись, бо напій вистиг, і став міркувати, чи встигне проскочити. У голові штовхалися два суперечливі бажання. З одного боку, Ротко прагнув якнайшвидше злетіти і посадити «ААРОН 44» у Париж-Північ, до того, як аеропорт припинить приймати рейси (у тому, що LFPN закриють, пілот був майже певен), а його літак скерують на запасний аеропорт – Реймс, Орлеан чи Бове. [10 – Реймс, Орлеан, Бове – міста у Франції.] Таким чином удасться уникнути багатьох проблем і зекономити для компанії силу-силенну грошей: пасажирів не доведеться доправляти до Парижа наземним транспортом, йому – капітану «44-го» – не треба буде чекати бозна-скільки часу, поки вшухне негода, щоб перегнати пустий літак до базового аеропорту, і вже за дві години він сидітиме у новій, поки що порожній, квартирі, готуючись до прильоту дружини й дочок. З іншого боку, Радислав хотів, щоб Париж-Північ закрили ще до зльоту, і він відразу попрямував до одного із запасних аеропортів. Поки що над

Парижем усе в межах норми, але... Найдужче у зведенні METAR Ротку не подобались числа, що йшли після TEMPO. Зазвичай у цьому місці звіт обривають скороченням NOSIG, яке означає, що впродовж найближчих двох годин погодні умови будуть стабільними. Маркер TEMPO застосовують замість NOSIG, коли погодні умови швидкозмінні; після нього вказують прогнозовані зміни погодних параметрів. Отже, протягом найближчого часу відбудеться зростання середньої сили вітру від 11 до 15 метрів на секунду та скорочення видимості перед посадковою смугою до 100 метрів. Що було геть погано – то це аббревіатура, котрою сповіщали про специфічні погодні явища. У першій частині повідомлення стояло SN – тобто snow: над аеропортом Париж-Північ йшов сніг. Зате у блоці TEMPO було зазначено SHSN, що є скороченням від showering snow – зливовий сніг, із чим за сімнадцять років роботи пілотом пасажирських авіаліній у Росії та Україні, пройшовши шлях від турбопропелерного «Аронов АР-24» до далекомагістральних «Boeing 767» та «Ил-96», Радислав Ротко не стикався. Щиро кажучи, він не уявляв, що має коїтись у небі над Парижем, щоб метеорологи втулити SHSN у прогноз. Коли він вилітав звітти півтори години тому, над містом висіли низькі хмари, але снігу не було. Пілот зміркував: якщо Париж-Північ не закриють протягом найближчих тридцяти хвилин – до вильоту з Ліона, – йому, швидше за все, доведеться сідати «навпомацки», оперуючи лише показами приладів.

Радислав звів голову – сніжинок на склі побільшало. Не стримався і скрипнув зубами. Це ж треба – таке «щастя», й у перший же день роботи на «Франс Континенталь»!

«Прокляття!»

– Ну, просто тобі з балу на корабель, – процідив крізь зуби чоловік.

Новенький – три тижні, як викочений із заводу в Києві, – гостроносий «ААРОН 44» здійснював лише восьмий рейс маршрутом «Париж – Ліон – Париж».

Перші два лайнери «Аронов ААРОН 44» передали французькій авіакомпанії «Франс Континенталь» 4 лютого, трохи більше ніж за тиждень до дебютного комерційного вильоту. Літаки в рекордно короткі строки протестували, прийняли і миттю відправили на маршрути: один «Аронов» із бортовим номером F-CGZD поставили на щоденний рейс між столицею та містечком По, що в Піренеях на південному заході Франції; другий – F-CGZE, – у кабіні якого Радислав Ротко, невдоволено випнувши нижню губу, м'яв пальцями смужки паперу із роздрукованими звітами METAR, двічі на день, зранку та ввечері, літав з Парижа до Ліона і назад.

Контракт на постачання регіональних пасажирських літаків для «Франс Континенталь» – перше по-справжньому вагоме європейське замовлення – став проривом для АНТК ім. Аронова. Реактивний 68-місний «Аронов ААРОН 44» для авіаліній протяжністю до 3 500 кілометрів почали розробляти у 2001-му замість застарілих ближньомагістральних лайнерів радянських часів «Туполев Ту-134», «Яковлев Як-42» та «Аронов АР-24». Перший політ прототипу «44-го» відбувся 17 грудня 2004 року. Протягом двох років польотні випробування було завершено, машину доведено до пуття й у 2007-му «ААРОНу 44» видано сертифікати типу від Авіаційного реєстру МАК[11 – МАК – Міждержавний авіаційний комітет, виконавчий орган 12 країн колишнього СРСР з питань цивільної авіації, сфера компетенції якого – сертифікація авіакомпаній, літаків, а також розслідування авіакатастроф.] і Державної авіаційної

адміністрації України. Першими експлуатантами, що ввели літак у власні авіапарки, були «Міжнародні Авіалінії України» та авіакомпанія «Россия». У 2008-му лайнер успішно пройшов сертифікаційні випробування у Європі, першим із новітніх українських літаків отримавши сертифікат типу від EASA, [12 – EASA (англ. European Aviation Safety Agency) – Європейська агенція авіаційної безпеки.] що відкрило доступ на європейські ринки. А от далі справа застопорилася.

На найближчі два-три десятиліття потреби світового ринку в ближньоміагістральних літаках, що можуть перевозити до сотні пасажирів, спеціалісти оцінюють у тридцять тисяч машин. Цифра дуже заманлива, особливо враховуючи те, що авіабудівні монстри «Boeing» і «Airbus» не вважають за доцільне гаяти час на розроблення регіональних лайнерів і залишають нішу на розтерзання гравцям умовної «другої ліги», куди входять бразильський «Embraer», канадський «Bombardier», французько-італійська «Avions de Transport Re?gional» (ATR) та український концерн «Аронов».

Із деяким запізненням після АНТК ім. Аронова в боротьбу спробувала вступити Росія: на початку 2004-го спеціально створене закрите акціонерне товариство «Гражданские самолеты Сухого» розпочало проектування власного регіонального літака, а 24 грудня 2008 року лайнер, що отримав пафосну назву «Sukhoi Superjet 100» (або SSJ100), вперше злетів у повітря. З SSJ100 у росіян не клеїлось від початку. Зважаючи на пізній старт, а також на відсутність серйозного досвіду у сфері розроблення пасажирських лайнерів у компанії «Сухой», що раніше випускала лише військові літаки, «Superjet» відставав від конкурентів. Холеричний поспіх і одвічне російське бажання «показати себе» призвели до того, що у квітні 2011-го на ринок випустили недороблений літак. Першою компанією, котра придбала «сотку», була вірменська «Armavia». Лайно почало спливати практично миттєво і незабаром пішло неперервним потоком: проблеми із шасі, розгерметизація салону, відмови двигунів у польоті. Апофеозом стала катастрофа 9 травня 2012-го під час показового польоту в Індонезії. За двадцять хвилин після зльоту напакований журналістами «Sukhoi Superjet» врізався в гору неподалік Джакарти. Всі, хто був на борту, загинули. І попри те, що винним визнали пілота, катастрофа безповоротно очорнила літак, посиливши негативне враження від проблем, що супроводжували проект від початку. Станом на кінець нульових років український «ААРОН 44», завдяки замкненому циклу виробництва й дешевшій, ніж у Європі, вартості робочої сили та сировини, коштував суттєво менше, ніж його безпосередні конкуренти. На зовнішньому ринку склалась напрочуд сприятлива ситуація, АНТК ім. Аронова мав усі шанси відхопити чималий шматок пирога, а проте... замовлення не йшли. Убогі й вузькоглядні потути українського уряду з просування літака більше шкодили, ніж давали користі. З 2007 року «ААРОН 44» тягали по всіх авіасалонах – МАКС, Ле-Бурже, Фарнборо, та за нерозробленості продуманої рекламної стратегії результат був нульовим. Незважаючи на спокусливу ціну, високу паливну економічність та невибагливість в обслуговуванні, іноземні замовники остерігались вкладати кошти в малознайомий і слабко розрекламований літак.

Крига скресла, коли російський проект «Sukhoi Superjet 100» остаточно склеїв ласті. Наприкінці 2011-го вірменська «Armavia», перший оператор «сотки», втомившись постійно ремонтувати літак і виплачувати компенсації пасажирам, повернула «Superjet» розробнику. Після такого керівництво «Ильюшин Финанс Ко» збагнуло, що з хлопцями із «Гражданские самолеты

Сухого» грошей не заробити, і звернуло увагу на український літак «ААРОН 44». Першим закордонним покупцем стали ВПС Лаоса, які придбали два літаки. За кілька тижнів головний кубинський перевізник «Cubana de Aviacion» замовив три лайнери. Невдовзі наспів перший великий успіх: на авіакосмічному салоні «Фарнборо-2012» «Ільюшин Финанс Ко» підписала контракт на постачання відразу 15 літаків на загальну суму 420 мільйонів доларів; замовником виступила панамська лізингова компанія «South American Aircraft Leasing S.A.». У листопаді 2012-го три «сорочетвірки» перейшли у власність північно-корейської «Air Koryo» (літаки були першим оновленням корейського флоту за останні п'ятнадцять років). Того ж місяця, абсолютно неочікувано, надійшло перше – історичне! – замовлення з Європи. Французькі регіональні авіалінії «Франс Континенталь» підписали угоду на купівлю двадцяти лайнерів концерну «Аронов» з опцією на придбання ще десяти.

Причина омріяного європейського замовлення крилась не стільки у пробивній діяльності «Ільюшин Финанс Ко», скільки в ситуації на ринку регіональних авіаперевезень Франції. Світова криза боліче вдарила по всіх авіакомпаніях, та найтяжче довелося невеликим регіональним авіалініям. Великі гравці оклигали швидше. У 2012-му, коли ВВП Євросоюзу неквапно подерся вгору, регіональних авіаперевізників продовжувало лихоманити. І рік навіть не в тім, що такі компанії мають на порядок менші обороти, через що їм складніше пережити кризові часи. Проблема в тому, що пасажир, який прямує, скажімо, з Франкфурта до Ріо-де-Жанейро, не має вибору: він повинен летіти; тоді як малим компаніям доводиться протистояти не лише економічним негараздам, але й наземним перевізникам – потягам, автобусам, з якими в період економічного спаду конкурувати надзвичайно важко. Флот французької «Франс Континенталь», задіяний на маршрутах між столицею та провінційними містечками, складався здебільшого з давно не нових американських «McDonnell Douglas DC-9» та «McDonnell Douglas MD-82». Більшість машин допрацьовували ресурс, і, щоб не втратити ліцензію, авіакомпанія мусила до кінця 2015-го оновити авіапарк. «Франс Континенталь» і так балансувала на межі банкрутства; про купівлю дорогих «Airbus» чи «Embraer» не могло навіть йтися. Операційний лізинг теж не вирішував проблеми. Навіть із безвідсотковим кредитом компанія не вижила б і в найближчі півроку вклалася б на дно. Зате закупівля літаків АНТК ім. Аронова забезпечувала економію від чотирьох до семи мільйонів доларів на одному літаку! Акціонери «Франс Континенталь» не мали вибору: або купують дешевші українські авіалайнери, або пензлюють до дідькової матері з ринку регіональних авіаперевезень.

В АНТК ім. Аронова бульдожою хваткою вцепились за замовлення: посунули виробничі плани і максимально пришвидшили процес збирання замовлених французами «сорочетвірок». Перші два літаки були готові до передання замовнику через три місяці – на початку лютого 2013-го.

Закупівля французами українських лайнерів відкрила нові горизонти не лише перед авіаконструкторами. У 2012-му Радислав Ротко, колишній лінійний пілот російської компанії «Трансаеро» й української «Аеросвіт», після банкрутства останньої лишився без роботи. Маючи за плечима непоганий досвід пілотування різних типів авіалайнерів і безпосередній стосунок до розроблення «ААРОНа 44» (дванадцять років тому Ротко виступав експертом під час формування технічного завдання для «виробу 44»), Радислав улаштувався інструктором у навчальному центрі при АНТК ім. Аронова, допомагаючи пілотам «Франс Континенталь» перекваліфіковуватися під новітні

українські літаки. Перетнувшись на кількох брифінгах із керівництвом французького перевізника, Ротко запропонував свої послуги у якості пілота – навіть після кризи в напівпотопленій «Франс Континенталь» умови виглядали кращими, ніж в «Аеросвіті». Через три дні, ознайомившись із резюме українця, Жан-Робер Гуерін, виконавчий директор «Франс Континенталь», вислав Ротку трудовий договір. Вирішальним було те, що в школі Радислав вивчав французьку. Певна річ, чоловік забув мову задовго до того, як йому виповнилося сорок, але перед підписанням угоди на слово честі запевнив месьє Гуеріна, що за два з половиною місяці, які залишились до випуску українських літаків на маршрути, підтягне французьку до рівня, достатнього для спілкування із диспетчерами. Наприкінці січня 2013-го Ротко склав неформальний усний екзаме́н перед радою директорів «Франс Континенталь» і, пройшовши медогляд, став командиром екіпажу першого з переданих компанії літаків.

Радислав прагнув до Франції не через гроші. Зрештою, зважаючи на драконівські французькі податки, різниця між тим, що він заробляв в Україні, враховуючи підробітки на чартерних рейсах, лекції в авіашколі при Національному авіаційному університеті тощо, та грішми, котрі отримував на руки у «Франс Континенталь», реально була нікчемною. Чоловік зважував можливість закріпитися і з часом перейти на роботу в більшу авіакомпанію – «Twin Jet», «NOR!» чи навіть (чому ні?) «Air France», хоча на підсвідомому рівні відчував, що в 43 роки пізно починати будувати кар'єру в новій країні. Найвагомішою причиною переїзду до Франції були його дочки – дванадцятирічна Оленка і семирічна Ася. Старшій попервах буде важкувато, та все ж Радислав вважав, що 12 років – це ще не критичний вік. Оленка достатньо юна, щоб опанувати мову, «всотавши» особливості французького прононсу, і за рік-півтора втягнутися в повноцінне життя на новому місці. Менша шойно пішла до школи, їй буде легше. І вже за сім років обидві матимуть французькі паспорти – Ротко хотів, щоб його діти зростали у Франції.

Згадавши дочок, Радислав посміхнувся, від чого зморшки на лобі роз'їхались, і відклав листки з погодними звітами. Тиждень тому, отримавши аванс від «Франс Континенталь», він нарешті орендував трикімнатну квартиру в найбільш заселеному окрузі французької столиці Вожира́р (Vaugirard) і взявся готуватись до прильоту сім'ї. Радислав не встиг освоїтись в районі, але виявив, що поруч кондомініуму розкинувся гарний парк, а до Сени взагалі рукою подати. Марині та дівчатам має сподобатися. Він уявив, як завтра опівдні зустрічатиме своїх жінок в аеропорту ім. Шарля де Голля, як вони проїдуть Париж і вступлять до нового житла. Він скучив. Коли тобі перевалило за сорок, амбіції потроху відходять на другий план, натомість хочеться сімейного тепла і затишку. Радислав посміхнувся ще ширше, подумавши про те, на що необжита квартира перетвориться за тиждень. Трое жінок за бажання печеру на палац перетворять. Секунд тридцять пілот втуплювався у штурвал невидючим поглядом, а тоді скинув голову. Сніжинки тонким рівним шаром укрили лобове скло. Радислав знову наморщив лоба, простягнув руку й увімкнув «двірники». Гумова, ще ні разу не використана щітка тихо закрипіла по товстому композитному склі.

Перший «ААРОН 44» в лівреї «Франс Континенталь» злетів у повітря у вівторок, 12 лютого, об 11:30. Прямував до Ліона, а ввечері вертався назад. Вильоту передувала пафосна вечірка в залі відправлень аеропорту Париж-Північ, на якій були представники і «Франс Континенталь», й АНТК ім.

Аронова. Пасажирам вручили пакети з дарунками, дурнуваті й нікому не потрібні пам'ятні сертифікати, серед кількох зареєстрованих на рейс малюків розіграли дві майстерно виконані металеві модельки «44-го». Радислав Ротко був присутнім на церемонії в якості гостя: за штурвал першого «ААРОНа», котрому судилося злетіти в небо у лівреї «Франс Континенталь», посадили молодшого і менш досвідченого капітана – Ніколя Він'йона. Того дня екіпаж Він'йона мав оперувати другим «ААРОном» на рейсі з Парижа до містечка По, однак за кілька днів до вильоту керівництво компанії, нічого не пояснюючи, поміняло Ротка і Він'йона місцями. Власне, пояснювати не було чого – причина лежала на поверхні: пілотом першого рейсу французької компанії, рейсу, яким ознаменовано повернення цієї компанії на ринок регіональних авіаперевезень Франції, має бути француз. Серед країн Західної Європи французька гординя втримує незаперечну першість, лишаючи далеко позаду залізобетонний німецький шовінізм чи навіть незрівнянну пиху британців. Крім того, піарники «Франс Континенталь» захотіли, щоб перший рейс нового літака здійснив екіпаж, який, у разі потреби, зможе дати змістовний коментар для телевізійників. Необхідності в тому не виникло: з більш ніж трьох сотень запрошених журналістів на церемонію прийшли лише чотири знімальні групи (три з яких приїхали з України – «ICTV», «5 канал» та «Інтер») і півтора десятка посередніх писак із маловідомих французьких видань, чимало з яких давно не виходили в паперовому форматі. І нікого чомусь не зацікавила думка пілотів рейсу 1419 про серію нових літаків, закуплених в Україні.

Радиславу Ротку було байдуже. Нехай летить Він'йон. Ротко не прагнув публічності. Він отримав хорошу роботу і тішився тим, що має, збайдужіло спостерігаючи за піднесеною метушнею довкола відправлення першого французького «ААРОНа 44» і раз по раз повертаючись у думках до Марини й дочок, за якими встиг скучити і зустрічі з якими не міг дочекатися.

Ротко пригадував закінчення посадки пасажирів першого рейсу. Нереально охайний і чепурний «ААРОН 44», здалеку схожий на велику іграшку, щойно куплену в супермаркеті й поставлену на доріжку для маневрування іграшкового аеропорту, вирулив на злітну смугу і під незлагоджені оплески залишених у залі відправлень функціонерів з легкістю відірвався від землі. Незважаючи на скепсис, зумовлений надмірним пафосом і більш ніж прохолодною реакцією на політ французьких ЗМІ, що різко контрастувала із запалом української делегації, Радислав відчув, як груди затопило приємне щемливе відчуття – гордість. Пілот почувався гордим, спостерігаючи, як вишуканий 68-місний літачок, «ковтнувши» шасі, набирає висоту і віддаляється від аеропорту. Хай там що, то був перший авіалайнер, повністю спроектований і вироблений в Україні, що вирушив у комерційний рейс із французької землі.

Після того як «ААРОН 44» зник за хмарами, Жан-Робер Гуерін та Анатолій Захарович Рева, президент і генеральний конструктор Державного авіаційного концерну «Аронов», добрих чверть години позували перед трьома камерами, мружачись під сяйвом потужних ламп і обмінюючись компліментами (журналісти французької знімальної групи, відзнявши зліт лайнера, згребли решту тістечок з підносів і по-тихому вшилися, розсудивши, що більше нічого цікавого на церемонії не відбуватиметься). Анатолій Захарович уважно вислуховував запитання українських журналістів і переказував їх до невпізнання потовченою англійською директорові «Франс Континенталь»; Жан-Робер Гуерін усміхався і відповідав (також ламаюю англійською), після

чого Анатолій Захарович перекладав почуте українською, розбавляючи слова француза довжелезними доповненнями. Невдовзі телевізійники наситились, інтерв'ю завершилось, і Гуерін з Ревою, кожен оточений почтом із підлеглих, що тягнулись за ними, мов кометні хвости, вирушили до головного офісу компанії «Франс Континенталь» – відзначати старт комерційної експлуатації нового лайнера. Месьє Гуерін радів, адже спромігся уникнути банкрутства, зберігши робочі місця для себе і кількох десятків підлеглих, а пан Рева тішився, що разом з «Ільюшин Финанс Ко» відшукав першу лазівку в серце консервативної Європи. Літні чоловіки – обом було за шістьдесят – крокували пліч-о-пліч уздовж будівлі Терміналу 1 аеропорту Париж-Північ, перемовлялись, експресивно вимахуючи руками, і, попри те, що не розуміли й половини з того, що чули у відповідь на власні запитання, світилися щастям і час від часу по-панібратськи плескали один одного по спинах.

Уранці наступного дня, 13 лютого, Анатолій Рева й українська делегація повернулись до Києва, де з іще більшим завзяттям продовжили обмивати початок співпраці з французами; а Радислав Ротко вперше сів за штурвал «ААРОна 44» в уніформі «Франс Континенталь». І от – на тобі! – у перший же день, на другому рейсі, погода зіпсувалась настільки, що підвела екіпаж до межі, за якою на повну буде перевірено і льотні можливості лайнера, і його, Радислава, вміння й навички пілотування...

Двері відчинилися, і до кабіни пілотів, знімаючи мокру від снігу куртку, прослизнув високий довгообразий молодий чоловік з брунатно-мідним волоссям, що стирчало над лобом «іжачком», і туманним ластовинням, яке цяткувало ніс, щоки й підгорля. Вони бачилися десять хвилин тому, але Радислав за звичкою привітав кивком голови другого пілота – бельгійця з англійськими коренями Метью Ріггсона.

– Я закінчив зовнішній огляд, – уможуєчись на праве сидіння, промовив Ріггсон. – Усе в нормі, – хлопцю нещодавно виповнилось двадцять шість, хоча виглядав він заледве на двадцять. Зовнішність безбородого парубка і худорлявість, що робила Ріггсона подібним на довжелезний дворучний середньовічний меч, створювали оманливе враження, що бельгійцю не місце в кабіні сучасного реактивного лайнера. Всі, хто вперше бачив Метью у правому пілотському кріслі, подумки запитували себе: хто, в біса, пустив за штурвал неповнолітнього? Та це була лише ілюзія. Незважаючи на порівняно невелику кількість налітаних годин в якості пілота комерційної авіації (750 на «McDonnell Douglas MD-82» і трохи більше 60 годин на «ААРОН 44»), Метью був одним із кращих молодих пілотів, які зустрічались Радиславу Ротку за весь час роботи інструктором. Метью Ріггсон не просто керував літаком, він справді вмів літати.

Радислав спочатку вигнув ліву брову, потримав її піднятою кілька секунд і лише тоді, поблажливо посміхнувшись, відповів хлопцю:

– Дякую, Ме?те.

Ще під час тренувальних польотів в Україні Ротко виявив, що Ріггсон відзначається винятковою, заледве не божевільною скрупульозністю. Спершу Радислав думав, що молодий бельгієць насміхається, бо поводить на тренажері, наче робот: тупо дублює інструкції і тисне точно туди, куди треба, і саме тоді, коли треба. Тільки згодом українець уторопав, що нереальна старанність є прикметною особливістю характеру бельгійця. З цим

проблем не було, але іноді молодий пілот перегинав палку, – як, наприклад, зараз. Річ у тім, що відповідно до Керівництва з льотної експлуатації літака «ААРОН 44» передпольотний зовнішній огляд проводять перед першим вильотом на початку льотного дня або після зміни екіпажу. Літак у них абсолютно новий, та найголовніше – екіпаж протягом дня не змінювався, відповідно, у повторному зовнішньому огляді не було потреби. Попри це, Метью Ріггсон не полінувався й обійшов «ААРОН 44», переконуючись, що все гаразд із шасі, люками, панелями, антенами, амортизаторами, фарами, повітрозбірниками, рулями висоти, кілем і т. д., і т. п. Протягом усіх тих 60 годин, які Метью і Радислав налітали в Україні, Ріггсон демонстрував ірраціональну педантичність, часом настільки незбагненну, що Радислав досі не міг звикнути до її виявів.

– Гаразд, – Метью застібнув навхресні паси безпеки, вмонтував на голову навушник з мікрофоном і повернувся до капітана. – Готові пройти по передстартовому контрольному списку? – не чекаючи відповіді, хлопець увімкнув сенсорну панель зліва від штурвала і, торкнувшись пальцем екрана, вибрав з меню пункт «PRE-START CHECKLIST».

– Поїхали, – ледь гойднувши головою і сховавши поміж уст усмішку, мовив Ротко.

На моніторі висвітився список параметрів, що підлягали налаштуванню чи перевірці перед тим, як запускати двигуни і від'єднувати літак від аеропортового живлення, більшість з яких були символічними. Ріггсон узявся по черзі перераховувати:

– Стоянкове гальмо?

Українець перевів погляд на прямокутний перемикач справа від пілотського сидіння відразу за важелями регулювання тяги двигунів, переконавшись, що вказівник перемикача спрямований на позначку «PRK BRK ACT», [13 – Скорочено від «PARKING BRAKE ACTIVATED» – стоянкове гальмо активоване (англ.).] і промовив:

– Установлено.

Метью тицьнув пальцем у монітор справа від напису «Стоянкове гальмо». Червону цятку навпроти параметра змінило зелене слово «Checked». [14 – Перевірено (англ.).]

– Тяга двигунів?

Радислав потягнувся правою долонею до важелів тяги, впевнившись у тому, що й так знав: обидва стоять у крайньому нижньому положенні. І ліниво доповів:

– Холостий хід.

– Подача палива? – продовжував молодий бельгієць.

– Перекрито, – після кожної відповіді Метью торкався пальцем відповідного пункту на моніторі.

- Закрилки?
- Втягнуто.
- Спойлери?
- Опущено.
- Фари?
- Вимкнено, - все згідно з checklist'ом.

Загалом перегляд передстартового контрольного списку (який часто називають передстартовою картою) був формальністю, але Радислав навіть не намагався натякнути другому пілоту про те, що деякі пункти можна пропустити або хоча б пройти список пришвидшено, у форсованому режимі. Метью цього не зрозумів би.

- APU?
- Увімкнена, працює.
- Генератор APU?
- Увімкнено, напруга стабільна.
- Діаграми, польотний план?
- На борту. Польотний план завантажено в систему й активовано.
- Захист від обледеніння?
- Активовано.

На решту формалізованого списку пішло менше ніж дві хвилини. Закінчувався «pre-start checklist» так званим «паливним брифінгом»: пілоти обговорювали злітну масу авіалайнера, оцінюючи, чи вона - у межах норми, визначали необхідну кількість палива і переконувались, що в баки закачано достатньо авіаційного гасу.

Радислав, завбачуючи завершальне запитання другого пілота, розкрив рота, збираючись сказати, що палива на борту більш ніж достатньо для польоту, коли Метью видобув із кишені сорочки акуратно згорнений аркуш паперу і мовив:

- Кількість палива я вже розрахував. Можете перевірити, капітане.

Українець узяв до рук і мовчки розгорнув аркуш:

Усе чітко та правильно: 1 400 кілограмів – пальне на виконання польотного плану, плюс 900 кілограмів на 45-хвилинне кружляння довкола аеропорту призначення (у тому разі, якщо доведеться «вистояти в черзі» на посадку), плюс 1 300 кілограмів на 60-хвилинний переліт до запасного аеропорту (якщо Париж-Північ таки закриють) і насамкінець – 500 кілограмів на непередбачені обставини. Разом – 4 100 кілограмів.

«Коли?! Ну, коли він устиг, чортяка? – Ротко відклав папірець, намагаючись не зиркати на молодого колегу. – Невже в кав'ярні аеропорту?... Геть нема чим зайнятися хлопцю».

Іноді Радиславу хотілось узяти добрячу ломаку і відлупцювати бельгійця за його нестерпну педантичність, гіпертрофоване почуття відповідальності й запопадливе, рабське дотримання формальних правил поведінки в кабіні. З одного боку, складалося враження, наче Метью Ріггсон боїться, що невидимий снайпер відстрілить йому голову, якщо він пропустить хоч одну літеру з будь-якої карти, внесеної до Керівництва з льотної експлуатації «ААРОН 44». «Чорт забирай, невже всі бельгійці такі?» – не раз запитував себе українець. З іншого боку, Радислав розумів, що таке ставлення до роботи зробить з Метью першокласного пілота і стане запорукою блискучої кар'єри. Радислав анітрохи не сумнівався, що Метью Ріггсон стане капітаном задовго до того, як йому виповниться тридцять, а в сорок років працюватиме на престижному трансконтинентальному маршруті, водячи аеробус найновішої моделі (який-небудь «Airbus A390» чи «Boeing 800» – найкрутіше «корито» з усіх, що існуватимуть на той момент), читаючи книги і передивляючись фільми на iPad, поки надсучасний автопілот стежитиме за польотом і самостійно прокладатиме курс до аеропорту призначення; і при цьому Ріггсон отримуватиме платню, про яку Ротко боявся навіть мріяти.

– Маємо більше, – ледь розтуляючи губи, процідив українець, – 5 000 кілограмів.

– Аби не менше, – без натяку на усмішку прокоментував бельгієць.

Радислав кивнув, тамуючи легке роздратування: нещодавній погодний звіт і незламна Ріггсонова педантичність розсердили його.

– Тоді checklist завершено, готуємось відчалювати.

2

13 лютого 2013, 21:14 (UTC +1)

Париж, Франція

Наземна метеорологічна станція аеропорту Париж-Північ запізнилася з прогнозом – бурян пришвидшився, погнавши набряклі снігом хмари на схід зі

швидкістю потяга. О чверть на десяту хмари почали черкати покрівлі найвищих будинків, і небо над Парижем розверзлося, вивергнувши на місто тонни замерзлої вологи. Сніг був важким та колючим, а пориви вітру, котрі на підступах до столиці досягли швидкості 80 км/год, перетворили його на сталеві дробинки, що намагались прошпигнути, розсікти, подрятати все на своєму шляху. Впродовж перших чверть години на землю випало 20 міліметрів снігу. Париж став схожим на місто із різдвяного діснеївського мультика. Рух автомобілів припинився: кілька невеликих аварій на основних проспектах паралізували центр міста, хоча великих заторів, зважаючи на пізню годину, не виникло. Працівники трьох аеропортів столиці – Шарля де Голля, Орлі та Париж-Північ – насилу справлялися з літаками, що йшли на посадку. В аеропорту ім. Шарля де Голля утворилась черга на зліт із майже сорока лайнерів. Щільно забудоване місто дещо стишувало натиск вітру, та, попри це, кожен з аеропортів могли будь-якої миті закрити.

А сніг продовжував лізти з небес, засипаючи припарковані обабіч тротуарів машини, припорошуючи в парках безлисті дерева і підпираючи гладенькими заметами стіни будівель.

3

13 лютого 2013, 21:22 (UTC +1)

Міжнародний аеропорт Ліон-Сент-Екзюпері, Франція

– Капітане?

Бортпровідниця легенько постукала і, не чекаючи відповіді, прочинила двері пілотської кабіни. Радислав обернувся, натягнувши ремені:

– Як справи, Вероніко? – чоловік заговорив французькою. І зазвучав так, наче йому до рота заштовхали жмут двостороннього скотчу, який поперемінно приліплював язик то до зубів, то до щоки чи піднебіння.

– Я роздобула все, що ви просили, – стюардеса відповіла англійською і просунула в кабіну білий пакет з трирядковим написом «Lyon – Saint Exupéry – Duty Free».

– О, чудово! Перфектно! Неймовірно вам вдячний.

Жінка посміхнулася. Тридцятиоднорічна бронебійна брюнетка Вероніка Морель п'ять років працювала у «Франс Континенталь», останні півтора року займаючи посаду старшої бортпровідниці на рейсах між Парижем та Ліоном. Вероніка була високою, на підборах – навіть вищою за Радислава, але при цьому зовсім не грубою: мала тонку шию, ідеальні груди й точені, схожі на дитячі, руки. Ротко познайомився з жінкою вчора, у Терміналі 1 аеропорту Париж-Північ, на влаштованій перед першим комерційним вильотом «ААРОНа» гулянці, спочатку сприйнявши Вероніку за професійну модель, котру найняли розносити напої гостям, і лише згодом довідався, немало здивувавшись, що

красуня-француженка вранці наступного дня летітиме разом із ним до Ліона. Жан-Робер Гуерін міг економити на літаках, але ніколи – на стюардесах.

– Я поставлю пакунок до шафи, – Вероніка зайшла до кабіни, збираючись покласти принесений пакет у крихітну шафу за спиною першого пілота, куди льотчики ховали верхній одяг і особисті речі.

– Ні, краще дайте сюди, – простягнув руку українець. – Поки буксируватимуть від термінала, хочу роздивитись подарунки.

Стюардеса передала пакунок, на мить торкнувшись своїми пальцями пальців пілота. Радислав опустив погляд на западину між грудьми, що проступала крізь широко розстебнутий комір форменої блузи, і затримав його на секунду довше, ніж дозволяли правила пристойності. Вдруге за день Ротко не стримався й взявся порівнювати Вероніку з дружиною. Така ж струнка й висока, така ж.. «Стоп! Припини!..» Але не думати про стюардесу чоловік не міг. Він відчував, що за мутною флегмою карих очей, за зовнішнім незворушним спокоєм криється божевільна пристрасність левиці. Це проступало в рухах, у вигинах тіла, у млосній хрипоті на денці голосу. Це не могло лишати байдужим, це хвилювало Ротка. Єдиним видимим недоліком Вероніки був плаский, наче праскою розгладжений, лоб і вигнуті дугами нерухомі чорні брови, що вказували надмірне (й передчасне, як на українця) захоплення пані Морель ботоксом. «Заморожений» лоб надавав обличчю штучності, робив його схожим на білу пластмасову маску, але загалом не шкодив красі.

Зауваживши погляд капітана, Вероніка невдоволено задерла носик (морщити лоба в неї не виходило) й уїдливо прокоментувала:

– Для вашої дружини, капітане, я вибрала «Dolce Gabana Light Blue».

Радислав опустив очі, одночасно дістаючи з пакета блакитну коробочку з парфумами. Роздивився її:

– Думаєте, сподобається?

– Упевнена, що сподобається. У мене такі ж.

Як і більшість чоловіків, Ротко ненавидів ходити магазинами і вибирати подарунки, а тому зранку попросив Вероніку Морель допомогти: підшукати щось для Марини й дочок. І тільки коли слова злетіли з язика, Радислав замислився: чи, бува, не загнався? Франція – це не Росія і не Україна. Може, тут не прийнято, щоб стюардеси виконували дрібні доручення капітана, по суті, у позаробочий час? На щастя, реакція Вероніки була цілком адекватною: вона пообіцяла до вечора щось підшукати. Зрештою, командир екіпажу – завжди командир, незалежно від того, якої він національності та якою мовою розмовляє.

– Що там у нас із пасажирами?

– Сорок сім, усі на місцях.

– Чудово, – українець поклав блакитну коробочку з дорогими парфумами у пакет, сів прямо і додав, не обертаючись: – Готуйте салон до зльоту, незабаром рушаємо.

Вероніка кивнула і вийшла з кабіни, акуратно причинивши двері.

Пакунок залишився біля пілотського крісла. Українець дістав ще одну, значно більшу коробку й обережно відкрив її. Всередині лежав новенький iPad 2.0 білого кольору. Радислав покрутив планшет у руках, але вмикати не став.

– Завтра День Валентина, – мовив він, ховаючи iPad назад у коробку. Метью, який під час розмови між капітаном і бортпровідницею невідривно телящився на головну панель, покосився на планшет. – Це для Оленки, старшої дочки.

– Ви часто даруєте на День Валентина презенти за тисячу баксів? – спитав другий пілот.

Українець хмикнув.

– Жодного разу. У неї 8 лютого був День народження. Так що я, вважаю, вбиваю двох зайців одразу, – Радислав зазирнув у пакунок. Крім парфумів і планшета, Вероніка купила цукерки і кілька плиток швейцарського шоколаду. Постаралася. Чоловік вирішив, що завтра і цукерки, і шоколад візьме до аеропорту; він укотре уявив своїх дівчат, що вибігають назустріч з митної зони, і настрої миттєво покращився. – Як щодо тебе, Ме?те? Визначився з подарунком коханій?

Підлотне запитання, оскільки Радислав знав, що в Метью немає дівчини... Причина такого становища крилась не в педантичності чи зацикленості бельгійця на роботі. Мет Ріггсон був пілотом і кожного дня, просто на роботі, зустрічав досхожу гарненьких дівчисьок, охочих закрутити інтрижку або ж завести серйозні стосунки. Причина самотності полягала в тому, що хлопець зростав без батька – Метью Ріггсона виховувала матір, старомодна й сльоззлива бельгійська матрона, – і до двадцяти трьох років, коли молодий пілот влаштувався на свою першу роботу в «JDP France», [15 – Французькі регіональні авіалінії зі штаб-квартирою в Парижі.] навіть жив разом із матір'ю. Стенлі Ріггсон, батько Ме?та, був ветераном Фолклендської війни 1982-го року – вісімдесятиденної колотнечі між Великою Британією та Аргентиною за Фолклендські острови в Атлантичному океані. Ріггсон-старший служив матросом на есмініці «Шеффілд», котрий аргентинці потопили першим, тож війни, як такої, не бачив, що, втім, не заважало йому хизуватися участю в бойових діях і причетністю до перемоги Британії. Стенлі познайомився з Анною Бертін, молодю цибатю бельгійкою, у Лондоні, де вона навчалась у коледжі, наприкінці осені 1983-го. У 1985-му Стенлі та Анна одружились, а 1987-го з'явився на світ Метью. За місяць Ріггсони переїхали до Бусваля, крихітного селища під Брюсселем, оскільки служба матросом на торпедованому «Шеффілді» виявилась найвизначнішим життєвим досягненням Стенлі Ріггсона. Через три роки сімейний фундамент укрився тріщинами, а ще через рік, 1991-го, коли Мету виповнилось чотири, Стенлі Ріггсон розлучився з Анною і звалив назад до Британії. Відтоді малий Метью цілком і повністю перейшов під опіку матері. Хлопчик ріс розумним, чепурним і чемним, але... трохи зацькованим. У віці п'ятнадцяти років Метью Ріггсон заледве не втрачав свідомість, коли до нього зверталася симпатична

дівчина. Ще одним наслідком материного виховання (чи то пак, материної пропаганди) стала нелюбов до батька. Коли 2009-го Стенлі Ріггсон помер уві сні від серцевої недостатності, Метью не поїхав до Британії на похорон.

Несподівано другий пілот вихилився із сидіння і витягнув з-за спинки крісла невеликий паперовий пакет, який Радислав раніше не помічав. У пакеті лежав акуратно згорнений триколірний, червоно-жовто-синій, шарф.

– Натуральний шовк, ручна робота, – гордо прокоментував Метью, розгортаючи шалик. Вишукана тканина зблискувала в невиразному світлі кабіни пілотів.

– Ого, – не стримав здивування Ротко. Навіть зважаючи на те, що українець не дуже тямив у жіночому шматті, він одразу збагнув, що бачить перед собою недешеву річ. – І кому це? – капітан повірити не міг, що в цибатого бельгійця завелась дівуля.

– Мамі.

– Матері?!

– Так, – Ріггсон сховав шарф у пакет. – У мене завтра вихідний – лечу на день до Брюсселя.

– Ти проведеш День святого Валентина з матір'ю? – у голосі Радислава прозвучало недоречне презирство; він не хотів, але слова самі злетіли з уст.

Другий пілот глипнув на командира екіпажу і ствердно мотнув головою: мовляв, а що тут такого?

Радислав не знав усіх подробиць життєвої історії свого напарника, зате йому було достеменно відомо, що Метью виростав без таткового ремня і навіть після досягнення повноліття продовжував жити з матір'ю, що, безперечно, не могло не позначитись на характері хлопця. Попервах українець припускав, що молодий Ріггсон – педик, і лише згодом усвідомив, що хлопець страшенно закомплексований. Через це ще під час навчання в Україні Ротко не раз грубувато глумився з підшефного стажера.

Те ж саме сталося цього разу. Зненацька Радиславу закортіло покепкували з другого пілота. Примружившись, чоловік почав:

– Ти бачив, як Вероніка дивиться на тебе?

На щоках бельгійця розпливлися рожеві плями, ластовиння проступило чіткіше.

– Ні, – коротко, не повертаючи голови, рубанув він. Було видно, що лише згадка про сексапільну стюардесу вивела хлопця з рівноваги.

– То зауваж це, – бездушно глузував Радислав. – Так і пожирає тебе поглядом, так і пожирає!

– Ми бачились усього три рази, і... їй же тридцять один рік! – кахикнувши, випалив Метью.

– То й що? Ти десь читав, що після тридцяти років жінки скисають чи, може, стають отруйними?

Другий пілот почервонів іще більше:

– Я не це мав на увазі.

– На твоєму місці під час наступного рейсу я б гарненько пожимавав цю мадемуазель у проході за кабіною, – насправді Ротко був зразковим сім'янином, просто у його трактуванні змісту поняття «зразковий сім'янин» не було передбачено заборони на обговорення салонних стюардес – хвороби, на яку слабують чимало пілотів, – подивився б, що там у неї під...

Метью не дав йому договорити:

– Капітане, ви – хтивий койот!

Українець поперхнувся. Хтивий койот!! Якби хтось з екіпажу почув викрик другого пілота, завтра вся компанія величала б Ротка новим прізвиськом. Радислав спробував надати обличчю суворого вигляду, але посмішка сама лізла на обличчя. І все ж таки цей бельгієць не такий довбень, яким здається на перший погляд! Ріггсон вчасно вхопив, що з нього глузують, і жартома – й у той же час жорстко – пальнув у відповідь.

– Офіцере, що ви собі дозволяєте?! – стримуючи усміх, підвищив голос українець.

Кутики губ Метью Ріггсона ледь піднялись, і Радислав не зміг повірити власним очам: бельгієць посміхається! Він менше здивувався б, якби побачив усмішку на лиці мертвяка під час похорону.

– Оскільки ми закінчили передстартовий checklist... – другий пілот демонстративно торкнувся дротяного мікрофона, що тягнувся від навушника до лівого кутика губи. – Ви не проти, капітане, якщо я перейду до виконання своїх безпосередніх обов'язків?

– Валяй! – усе ще підсміючись, махнув рукою Ротко і додав: – Ти безнадійний, Ме?те... Передавай мамі вітання.

Метью клацнув по перемикачу, що активував зв'язок із диспетчером, і перейшов на французьку:

– Диспетчерська, це «Франс Континенталь» чотирнадцять-дев'ятнадцять.

– «Континенталь» 1419, на прийомі.

– Прошу дозволу на буксирування і старт двигунів.

– «Континенталь» 1419, даю дозвіл. Починайте роботу з тягачем.

– Диспетчерська, вас зрозумів, – відтиснувши кнопку зв'язку з диспетчером, Метью Ріггсон офіційно відрепортував командирів: – Капітане, дозвіл отримано, можемо починати буксирування.

Ротко через вікно подав знак старшому буксирної бригади, що чекав у зоні видимості попереду зліва від носової частини літака. Той виставив угору великий палець, показуючи, що зрозумів пілота, після чого так само за допомогою знаків скомандував іншим членам бригади і водію аеродромного тягача готуватись до буксирування. З-під термінала виїхав приплесканий тягач «Reliance Mercury RM350» (начисто білий, за винятком переднього бампера з навскісними чорно-жовтими смугами) і завмер попід носом «ААРОна 44». Один із працівників бригади взявся кріпити жорстке водило до передньої стійки шасі, поки двоє його колег забирали з-під коліс гальмівні колодки. За чверть хвилини старший бригади просигналізував про готовність до буксирування. Радислав швидко переконався, що пасажирський рукав відсунули від борту лайнера, ввімкнув табло «Застебнути ремені», переставив перемикач стоянкового гальма в положення «PRK BRK RLS», [16 - Скорочено від «PARKING BRAKE RELEASED» – стоянкове гальмо відтиснуто/звільнено (англ.).] після чого притулив до вікна долоню, склавши з вказівного й великого пальців літеру О. Гігантські колеса тягача ледачо закрутились, і літак, підскакуючи на нерівностях бітумного покриття, посунув задом від термінала.

– Оголошуй, – наказав українець другому пілотові.

Більшу частину життя Метью провів у Бельгії, французька була для нього рідною, а тому всі розмови з диспетчерами, екіпажем чи пасажирями, що не вимагали безпосередньої участі командира, Радислав перекладав на плечі (чи то пак, на язык) бельгійця.

Другий пілот клацнув по кнопці на штурвалі, призначеній для перемикання мікрофона на трансляцію в салон, і заговорив натреновано рівним голосом:

– Пані та панове, від імені всього екіпажу вітаю вас на борту літака «Аронов ААРОН 44» компанії «Франс Континенталь», що прямує рейсом 1419 до Парижа. Мене звати Метью Ріггсон, я – другий пілот. За капітанським штурвалом сьогодні – Родислав Ротко... – Метью завше перекручував Радиславове ім'я на західнослов'янський манер: казав Родислав замість Радислава. Причому сам українець здогадувався, що це не через проблеми з вимовою, просто другий пілот тонко відчував, що Родислав звучить, якщо можна так висловитись, більш по-європейському, це ім'я виглядає ближчим, більш знайомим французам. Східноєвропейський літак зі східноєвропейським пілотом – це поєднання, до якого західноєвропейські пасажирі поки що не готові; Ротко все розумів і тому не виправляв Ріггсона. – За хвилину ми починаємо запуск двигунів і будемо вирулювати на злітну смугу. Розрахований час польоту – 40 хвилин, плануємо прибути до аеропорту Париж-Північ приблизно о десятій вечора. У столиці зараз хмарно, йде сніг, температура повітря – мінус один градус за Цельсієм. Хочу, щоб ви завчасно зауважили, що на маршруті можуть трапитись зони помірної турбулентності, та сподіваюсь, що це не завадить вам насолодитися польотом... Широ дякую за те, що обрали «Франс Континенталь» для подорожі.

Поки Метью дублював оголошення англійською, «RM350» виштовхав «ААРОна 44» на вільну ділянку напроти термінала, починаючи з якої літак міг маневрувати самотійно. Ротко повернув гальмо на «PRK BRK ACT» і почав запускати двигуни: селектор режимів стартера – на «IGN», [17 - Скорочено від «IGNITION» – запалення (англ.).] вмикачі паливних насосів – усі вгору,

перемикач головного стартера двигуна № 1 – у положення «ON». Лівий двигун миттєво відгукнувся мірним гудінням, і Радислав простежив за плавним зростанням потужності. Коли величина обертів N1 виросла до 20 % від номінальної (N2 зростала відповідно), [18 – N1 та N2 – визначальні характеристики роботи авіаційних двигунів. N1 відповідає швидкості обертання втяжного вентилятора на вході в турбіну (її виражають у відсотках від номінального значення), N2 позначає швидкість обертання вала компресора реактивної турбіни (у більшості сучасних авіалайнерів вентилятор і компресор «сидять» на різних валах). Ці параметри (окремо для кожного із двигунів літака) виведено на цифровий дисплей перед пілотом.] пілот запустив генератор, що працював від турбіни. Повторивши всі дії для правої турбіни (двигуна № 2) і переконавшись, що обидва двигуни працюють у штатному режимі, українець повернув режимний селектор на позицію «NORM» і поцікавився в Метью:

– METAR з Парижа бачив?

– Так.

– Що скажеш?

Ріггсон знизав плечима:

– Хорошого мало. Але якщо дозволять, будемо сидати... – другий пілот хотів щось додати, але, усвідомивши, що українець звільнив гальмо і рушив до злітної смуги без дозволу диспетчера, поспіхом вийшов на зв'язок із центром управління польотами. – Диспетчерська, це «Континенталь» 1419, ми готові вирулювати до злітної смуги, – між «ААРОном» і двома паралельними одна другій смугами ліонського аеропорту не було жодного літака, тож запит видався чистою формальністю.

– «Континенталь» 1419, шлях вільний, смуга 18L.

– Диспетчерська, зрозумів – 18L. Дякую!

Ротко вимкнув APU, повністю перейшовши на живлення від турбовентиляторних двигунів, і зі швидкістю 20 вузлів [19 – 1 вузол = 1,852 км/год = 0,514 м/с.] вів літак до торця злітної смуги. Подзизкували електроприводи, встановлюючи закрilки в необхідне для зльоту положення.

Коли лайнер порівнявся із поздовжньою віссю смуги 18L, сніг сипонув із подвійною силою. Поки що смуга була чистою, але якщо снігопад не стихить, то за годину старшому зміни в диспетчерській міжнародного аеропорту Ліон-Сент-Екзюпері доведеться виводити з ангарів снігоочисники.

Радислав зупинив літак. Перед ним крізь темряву простяглися три вервечки яскравих вогнів, що позначали центральну вісь і ліву та праву межі злітної смуги: ближче до кабіни – блідо-жовті, трохи далі – помаранчеві й у кінці – криваво-червоні.

– Уже дістався сюди, – мовив чоловік, спостерігаючи, як понад смугою звивається завірюха. Буран підповзав до Ліона.

Метью промовчав.

– Либонь, теліпатиме, як під час землетрусу... – Радислав вглядався в чорне небо й ураз напрочуд чітко усвідомив, що не хоче летіти на захід, не хоче злітати в нашпиговану вітром чорноту. Ця думка здивувала його. Власне, нічого дивного в небажанні літати під час негоди не було. Дивно те, що за сімнадцять років роботи пілотом ця думка з'явилася в Ротка вперше. Радислав налітав більше десяти тисяч годин на літаках усіх типів та розмірів, але ні разу не відчував неспокою перед розбігом на злітній смузі.

– Готові, капітане? – ледь чутно запитав Метью Ріггсон.

Двигуни рівномірно гуділи, працюючи вхолосту. Двірники повзали по склу, злизуючи налиплі сніжинки. У салоні стюардеси завершили перевірку перед зльотом.

Українець пробігся поглядом по елементах управління: важіль керування закрилками, важелі тяги, цифровий дисплей із параметрами роботи двигунів. Усе в нормі, але в той же час щось не так. «Що за дурниці? – Ротко сердився сам на себе. – Не шукай неприємностей там, де їх немає. Думай про щось добре». Він зусиллям волі пообламував, відкинув геть неспокійні думки й уявив свою родину. Марина, Оленка, Ася. У грудях потепліло, сум'яття вгамувалось. Через що він збаламутився? Все буде прекрасно! За сорок хвилин він посадить цю залізяку в аеропорту Париж-Північ, потім повечеряє в одному з ресторанів неподалік аеропорту, поїде на квартиру і гарненько виспиться. А зранку вирушить до аеропорту ім. Шарля де Голля – зустрічати своїх дівчаток.

А поки що – час сконцентруватись на літаку.

– Так, – твердо мовив Радислав.

Бельгієць увімкнув зв'язок із центром управління польотами:

– Диспетчерська, це «Франс Континенталь» 1419, прошу дозволу на зліт.

– «Континенталь» 1419, зліт дозволяю... Щасливої дороги!

Тієї ж миті Ротко перемкнув свій мікрофон на салон «ААРОНа 44»:

– Cabin crew, seats for departure, [20 – Екіпаж, зайняти місця для зльоту (англ.).] – відімкнувши мікрофон, нагадав другому пілотові: – V1 – сто п'ятнадцять вузлів, VR – сто двадцять вузлів. [21 – V1 – швидкість прийняття рішення – максимальна швидкість, за якої пілот може скасувати зліт і загальмувати до кінця злітної смуги. Якщо яка-небудь система (наприклад, двигун) відмовляє після проходження V1, пілот повинен продовжити зліт, набрати мінімально необхідну для безпечного розвороту висоту, зробити коло над аеропортом і виконати аварійну посадку. VR – швидкість відриву – швидкість, за якої підйомна сила повітря, що набігає на крило, достатня для відриву літака від землі. V1 та VR – критично важливі параметри зльоту авіалайнера.] – Від цього моменту – жарти геть. Після виходу літака на смугу Радислав ставав таким же педантичним і скрупульозним, як і його напарник.

- Вас зрозумів, капітане.

- Поїхали...

Не знімаючи ступні з педалі гальма, українець перемістив важелі тяги вперед, спершу збільшивши оберти двигунів до 40 % від N1. Виждав секунду, переконуючись, що потужність стабільно зростає, а тоді рвучко пересунув важелі в крайнє переднє положення – повна тяга, злітний режим! – і відпустив гальма.

Двигуни заревли, корпус «ААРОна 44» дрібно затремтів, і літак рвонув уперед смугою.

Радислав тримав штурвал, Метью стежив за швидкістю. Шістдесят... вісімдесят... сто вузлів. Сніжинки мчали повз вітрове скло, з шурхотом огинаючи фюзеляж і поступово перетворюючись на розмиті іскорки.

Літак розігнався до швидкості прийняття рішення.

- V1, - відрапортував Ріггсон.

Українець кинув погляд на панель з дисплеями. Все добре – розгін триває.

Буквально за мить по тому лайнер досягнув швидкості відриву.

- Rotate! [22 - Rotate (з англ. буквально - крути, обертай) - вигук, яким пілот, що спостерігає за показами приладів, повідомляє своєму напарникові, який безпосередньо керує літаком, про досягнення швидкості відриву (англ. rotate speed), після чого пілот повинен потягнути (крутнути) штурвал на себе, тим самим відірвавши машину від землі.] - випалив другий пілот. Від його ніяковості й невпевненості не лишилося й сліду: губи міцно стиснені, ніздрі роздуті, очі палахкотять.

- Roger, [23 - У радіозв'язку «Roger» є загальноприйнятим відповідником фрази «Вас зрозумів» або - більш точно - «Я зрозумів усе з останньої передачі» (англ.).] - відповів Радислав, одночасно тягнувши штурвал на себе.

«ААРОН» задер носа, дві секунди мчав смугою на основних стійках шасі, після чого відірвався від землі та легко злетів у небо.

- Набір висоти? - Радислав не відводив очей від залитого чорнотою й сніжинками-іскрами скла кабіни.

- Підтверджую, є набір висоти, - доповів Метью, глипнувши на альтиметр.

Літак справно віддалявся від землі.

- Шасі прибрати.

Другий пілот перемістив важіль керування шасі до позначки «UP», почекав, поки всі три зелені лампочки згаснуть, і повідомив:

- Шасі втягнуто.

Радислав виконав плавний розворот, скерувавши літак на захід. Ліон-Сент-Екзюпері подалу щезав у сіруватій імлі – «ААРОН 44» подригував, перетинаючи нижню межу хмар, занурюючись у непроглядне сіре місиво. Коли швидкість зросла до 160 вузлів, Ротко віддав наказ втягнути закрилки:

– Закрилки на Позицію 1.

– Закрилки на Позицію 1, – луною відгукнувся Метью, переставляючи важіль.

Густе, брудно-сіре хмаровиння мелькало за вікнами.

Несподівано потужний порив бокового вітру струсонув літак і скинув його з курсу. «ААРОН» почав кренитись на праве крило. Та щойно Радислав простягнув руку, щоб ужити якихось заходів, як автоматична система керування польотом зреагувала, пославши сигнал на елерони і миттю вирівнявши лайнер.

Ротко гучно видихнув. Останні рештки неспокою витерлися з мозку. Він незворушно спостерігав за набором висоти і чекав, коли «ААРОН 44» проб'ється крізь товсту пелену хмар, добувшись спокійнішого повітря.

– Швидкість 200 вузлів, – ненав'язливо нагадав Метью.

Українець кивнув і звелів:

– О'кей, закрилки на Позицію 0.

Виконавши наказ, Ріггсон відрапортував:

– Закрилки повністю сховано, капітане.

За хвилину над головою сяяли зорі: «ААРОН» прорвався. Радислав передав управління автопілотові, зменшив тягу двигунів і розслаблено відкинувся на спинку сидіння.

Він був упевнений у літаку, як ніколи в житті.

4

13 лютого 2013, 21:31 (UTC +1) Міжнародний аеропорт Париж-

Північ 41 км на північний схід від Парижа, Франція

«Лайно».

За півгодини до закінчення зміни тридцятидев'ятирічний Гастон Луї Лем'єр опустив слухавку на телефон і усвідомив, що через хвилину його робочий день обернеться на пекло. Француз зморщив лоба, вип'яв увінчане цапиною

борідкою підборіддя й обвів утомленим поглядом своїх підлеглих, донедавна просто колег – не минуло місяця відтоді, як Лем'єра призначили старшим зміни. Чоловіки поспішали над радаром і бубонили в мікрофони, роздаючи інструкції пілотам, чиї літаки підлітали до аеропорту.

Зрештою, скрикнувши від досади зубами, Гастон оголосив неприємну новину:

– CDG[24 – Абревіатура на позначення аеропорту ім. Шарля де Голля, найбільшого аеропорту французької столиці.] щойно закрили.

На мить у центрі управління повітряним трафіком, розташованому на найвищому поверсі диспетчерської вишки аеропорту Париж-Північ, запала в'язка тиша. Диспетчери із хворобливо блискучими від тривалого споглядання моніторів очима відволіклися від екранів.

– Розтуди його... – долинуло з дальнього кінця овальної зали. Аеропорт ім. Шарля де Голля має на порядок кращу інфраструктуру, ніж Париж-Північ, просто так його не закриватимуть.

– Ми на черзі? – спитав молодий хлопчина, що сидів навпроти Лем'єра.

– Ні-ні, – замотав головою старший зміни, спираючись руками на стіл. – Не через погоду.

Остання фраза справила ефект вибуху бомби.

– Що сталося?! – хором. У майже одностайний вигук диспетчерів уплелись голоси Жана Лебрюна, метеоролога, і Робера Паск'єра, що відповідав за наземні служби аеропорту. Якщо найбільший аеропорт країни припинив приймати рейси не через погіршення погодних умов, то це означає, що трапилось непоправне, найгірше з усього, що може скоїтись, – катастрофа.

– Стоп! Стоп! Не горячуйте, – Гастон Лем'єр поспішив заспокоїти колег; зморшки на лобі трохи розрівнялися. – Нічого серйозного. A320[25 – «Airbus A320» – серія вузькофюзеляжних пасажирських лайнерів, розроблених компанією «Airbus S.A.S.», перший політ яких відбувся 1988 року. На літаках A320 уперше в історії авіації застосували електродистанційну систему керування (англ. fly-by-wire).] «Австрійських Авіаліній» повело під час посадки і викинуло за межі посадкової смуги. У літака підкосилась передня стійка шасі, він проорав носом поле і зупинився. Вибуху не було. Через сніг навіть пожежа не зайнялася. Всіх пасажирів і екіпаж успішно евакуювали, жертв немає, але аеропорт щонайменше годину не функціонуватиме.

Гастон спробував витиснути губами посмішку, та вона згасла. Його колеги, схоже, не поспішали радіти, що інцидент у CDG обійшовся без жертв. Вони міркували про інше – про те ж саме, про що подумав Гастон, поклавши трубку на телефонний апарат: незабаром почнеться пекло. Аеропорт ім. Шарля де Голля приймає 70 % рейсів, що прибувають до Парижа, і зараз ці 70 % треба кудись подіти.

– І що тепер, шефе? – з абсолютно недоречним сарказмом у голосі запитав той же молодий хлопець, наймолодший диспетчер у зміні.

Витримавши нетривалу паузу, Гастон Лем'єр глухо вимовив:

– Париж-Орлі[26 – Париж-Орлі (фр. L'aéroport de Paris-Orly, код IATA: ORY) – цивільний аеропорт, розташований за 14 км на південь від французької столиці.] не може впоратись. Зважаючи на те, що через буран і нас, і Орлі можуть з хвилини на хвилину закрити, більшість рейсів скерували на запасні аеропорти за межами Парижа. Але... – старший зміни, надувши щоки, з шумом випустив із грудей повітря, – є лайнери, яким потрібно сідати просто зараз, вони не дотягнуть ні до Бове, ні до Орлеана, де снігопад не такий сильний, – ще одна коротка пауза. Гастон Лем'єр доказав найважливіше. – Мене попросили протриматись ще сорок хвилин, може, більше – годину з лишком, і прийняти літаки, котрі не спромоглися приземлитись у CDG.

Робер Паск'єр, який сидів найближче до розташованих півколом і нахилених назовні панорамних вікон диспетчерської, несвідомо визирнув надвір, зануривши погляд у чорно-біле місиво зі снігу й пільми, крізь яке ледь просвічувались вогні терміналів і маркерні лампи доріжок для маневрування. За його прикладом трое із чотирьох диспетчерів боязко повели очима в бік вікон. Сорок хвилин? У такий буран?!

– Скільки літаків? – сухо поцікавився Паск'єр. Не договоривши, чоловік механічно підняв трубку стаціонарного телефону, що дзенькнув на його столі. Приклав до вуха.

– Чотирнадцять, – самими губами прошамкав Гастон Лем'єр. А тоді немов попросив вибачення: – У них там перед інцидентом теж несолодко було.

Хтось тихо присвиснув, диспетчери стривожено заворушилися на місцях. До Париж-Північ наближались семеро «своїх» лайнерів, які треба було садити за розкладом. Відтепер, разом з тими, що докинули з CDG, – уже двадцять один. Приземлити всі протягом сорока хвилин було б непросто навіть за гарної погоди.

– Спокійно, панове! – старший зміни стрепенувся, опанувавши себе, і додав у голос металу. – Ми впораємось! Головне – не панікувати, – Гастон знову підняв кутики губ. Цього разу посмішка затрималась на лиці, хоча від того не стала менш фальшивою. Чоловік сам не вірив у те, що казав; у животі все переверталось. Намагаючись не виказувати неспокою, що вогнем пропалював нутрощі, Гастон Лем'єр звернувся до метеоролога: – Жане, що там у нас?

Лебрюн, поправивши окуляри і короткозоро примружившись, наблизив почервонілий ніс до погодного радара.

– Сила вітру стала меншою, але пориви нікуди не поділись.

– Скільки?

– М-м-м... – Жан Лебрюн вивергнув з-поміж товстих губів незрозуміле мурмотіння. – Чотирнадцять... п'ятнадцять... п'ятнадцять з половиною.

– У межах норми, – твердо проказав Лем'єр. «Але ду-у-уже близько до межі». – А напрямом?

Огрядний метеоролог пробігся пальцями по клавіатурі.

– 270...280 градусів, західний, не змінюється... Що непогано, – Лебрюн плямкнув і тицьнув пальцем в екран. – Кгм... Мене бентежить інше, – Гастон Лем'єр здогадувався, що далі скаже метеоролог. Монітор рябів яскраво-червоними плямами. – Сніг. Я ще такого не бачив. Ці опади, вони... м-м... немислимі. Над нами зараз щось таке ві...

Гастон вирішив обірвати метеоролога. Краще нехай замовкне.

– Ми протримаємося сорок хвилин?

– М-м-м... – якби його воля, Жан Лебрюн закрив би аеропорт просто зараз. Раптом він подумав, як усе ж таки добре, що він не сидить в одному з літаків, котрі знижуються на підходах до аеропорту. – Прогнозувати важко, але поки що, я думаю... поки що ми можемо приймати рейси. Поки що...

Старший зміни кинув погляд на лінію з високих вікон, відчуваючи, як шия терпне від страху. Двадцять один літак. Він не має права на помилку. Крихітна неточність, непродумане, погано зважене рішення спричинять виникнення ланцюгової реакції, яку не зупинити і яка призведе до загибелі сотень людей. Уперше за останній місяць Гастон Лем'єр пожалкував про нещодавнє службове підвищення. Серце стислося від нехорошого передчуття.

– Хто перший на підході? – Гастон став перекидати погляд з одного диспетчера на іншого, намагаючись приховати розгублення.

– «Air Inter», рейс 401 зі Страсбурга, – пролунала відповідь. – Перед ним два рейси – 788-й «Air Berlin» і 246-й «Malev» – пропускаємо на зліт.

– Підженить їх. А 401-му скажіть: нехай не затримується на смузі після приземлення. Хто за ним? – поставивши запитання, начальник зміни повернув голову до вікна і секунду мовчав, думаючи, що не так. За мить він осягнув: – Якого дідька смуги пусті?! – Гастон рывкнув настільки голосно, з таким холеричним невдоволенням, що двоє диспетчерів підскочили на кріслах. – Ви знущаетесь з мене?! Де «Air Berlin»? Де той бісовий «Malev»? У нас двадцять стотонніх заліз'яз над головою і ще півдесятка на землі, і при цьому я не бачу жодного довбаного літака на руліжних доріжках?!!

– Через снігопад капітани обох рейсів запросили, щоб їхні літаки додатково обробили рідиною проти обледеніння, – спокійно пояснив той самий диспетчер.

Лем'єр ледве стримався, щоб не вилаятись. Це ж очевидно, як він міг не здогадатись? Гастон розтулив рота, намірюючись щось сказати, але його, відірвавшись від телефону, перебив начальник наземних служб Робер Паск'єр:

– Гастоне, телефонував Люсьєн із наземного персоналу. Щойно відбуксирував ATR-72[27 – «ATR-72» – двомоторний турбопропелерний ближньомагістральний літак, збудований французько-італійським авіаційним консорціумом ATR, розрахований на перевезення 78 пасажирів на відстані до 1 300 кілометрів.] від Терміналу 1. Каже, що на Новембер-Папа і на Сьєрра-Віктор++++++++[28 – В аеропортах для підвищення безпеки та зручності орієнтування руліжні доріжки, або доріжки для маневрування

(англ. taxiways), позначають великою літерою латинського алфавіту (наприклад, A, D, E, K), комбінацією латинської літери та цифри (B1, C3, H4) або двома великими латинським літерами (AA, AU, EF, LQ тощо). Під час радіопереговорів диспетчери та пілоти озвучують назви руліжних доріжок згідно з правилами фонетичного алфавіту НАТО, у якому кожній літері латинського алфавіту відповідає конкретно визначене, «фонетично близьке» до літери слово (A – це «Alfa», B – «Bravo», C – «Charlie», D – «Delta», E – «Echo» і т. д.). Назва доріжки «Сьєрра-Віктор» означає, що на схемі аеропорту, наземних покажчиках і світлових табло її позначено SV. Аналогічно – назва «Новембер-Папа» відповідає позначці NP.] навалило п'ять сантиметрів снігу. І ще – він думає, якщо на Сьєрра-Віктор – п'ять сантиметрів, то це означає, що стільки ж, якщо не більше, на злітній смузі 22R.

– Чорт забирай, скільки?!

– П'ять сантиметрів.

– Ми ж її розчищали дві години тому!

– Я знаю, що її розчищали дві години тому, – огризнувся Паск'єр. Він був старшим за Гастона на десять років і міг дозволити собі певні преференції у спілкуванні, попри те, що Лем'єр віднедавна став його начальником. – А тепер там по кісточки накидало снігу!

Напруження в диспетчерській наростало, Гастон відчував, як ниточки, за допомогою яких він міг контролювати ситуацію, одна по одній вислизують з рук.

– Отже, так, – після коротких роздумів озвався старший зміни. Він покинув марні спроби замаскувати тремтіння голосових зв'язок, і голос тепер кришився й подригував, наче його трансливали крізь старезні динаміки з погано закріпленими контактами. – Скасовуємо зльоти. Начхати на затримки – нехай стоять і чекають. Працюємо лише на прийом літаків.

– Але... – спробував заперечити хтось із диспетчерів.

Гастон відмахнувся.

– Закриваємо смугу 22R, скеровуйте всі рейси на 22L, – віддаючи розпорядження, француз пришвидшував мовлення, склади випорскували з рота неперервною чергою, немов кулі з кулемета. – Зараз же, без зволікань, відкоригуйте порядок заходів на посадку: пропускайте вперед найменші й найлегші літаки, ті, яким вистачить коротшої смуги і котрі мають кращі шанси загальмувати на вогкому засніженому асфальті. Інші хай кружляють над аеропортом. Зрозуміло? – диспетчери мовчки закивали. Начальник зміни витягнув ший, вперши погляд у Робера Паск'єра: – А на вас, Робере, смуга

22R. Робіть, що хочете, – витягніть на неї «?veraasen», [29 – «?veraasen» – норвезька компанія зі світовим ім'ям, спеціалізація якої – виготовлення великогабаритної снігоочисної техніки та агрегатів для аеропортів. У пропонуваному контексті йдеться про снігоочисник цієї компанії.] зберіть усю наявну техніку і всіх людей, що не задіяні в обслуговуванні літаків, – але за чверть години вона має бути готовою приймати широкофюзеляжні лайнери.

Аеропорт Париж-Північ має дві паралельні злітні смуги – 04L-22R та 04R-22L. Перша сягає в довжину 11 040 футів (3 365 метрів), друга – 8 800 футів (2 682 метри). [30 – 1 фут = 0,3048 метра.] Щоб приймати більші літаки, які прямують від закритого аеропорту ім. Шарля де Голля, Гастону Лем'єру знадобиться довша. Відтак, він ухвалив єдине можливе в цій ситуації рішення: закрити 04L-22R і певний час користуватись лише коротшою смугою – 04R-22L. Про те, скільки снігу лежить на 04R-22L, старший зміни не хотів думати. Він міг попросити Робера, щоб той послав когось із працівників наземної служби перевірити, що коїться на смузі, але розумів, що від того нічого не зміниться. Він мусить кудись садовити літаки, поки снігоочисники не впорядкують довшу смугу. Коротша посадкова смуга розташована далі від терміналів, її краще продуває вітер, крім того, з неї протягом другої половини дня злітали літаки, тож Гастону Лем'єру хотілося вірити, що снігу на ній менше, ніж на 04L-22R. Хоча б трохи менше.

– У ній же три з половиною кілометри, – нахмурючись, пробурчав Паск'єр.

Начальник зміни розвів руками і з прикрістю скривився, показуючи, що без нагадувань Робера Паск'єра пам'ятає, якої довжини смуга 04L-22R. А тоді проказав, опанувавши себе:

– У тебе чверть години, Робере.

Цього разу Робер Паск'єр не нарікав: звівши брови на перенісці, рішуче взявся за телефонний апарат.

Гастон Лем'єр зиркнув на масивний електронний годинник, прикріплений до задньої стіни диспетчерської. На табло показувало 21:43. О 22:00 він мав би передати зміну наступнику, але в таких умовах про це годі думати. Гастон усвідомлював, що не піде з диспетчерської, поки до термінальних рукавів не пришвартується останній з лайнерів, які потрібно прийняти під час його зміни.

– Нагадую: всі лишаються на місцях після закінчення зміни, – Гастон міг і не говорити, його колеги чудово розуміли серйозність ситуації. – Ніхто не встане з робочого місця, поки останній з перекинутих нам літаків не торкнеться посадкової смуги.

Хтось буркнув «Зрозуміло, шефе!», і диспетчери повернулись до роботи, наказуючи одним літкам завернути й, витримуючи незмінну висоту, кружляти на підході до аеропорту, а інші пропускаючи вперед і готуючи до посадки.

Втім, напруження не зникало. Щось виразно неприємне почало відчуватися в сухій, дещо затхлій атмосфері зали управління польотами. І то була не відчайдушна гарячковість, спричинена наявністю значної кількості рейсів, якими доведеться опікуватись у розпал снігового бурану, ні – Гастон Лем'єр

нутром розрізняв гнітючо-приречений відтінок цього відчуття. Кілька секунд чоловік силкувався, вдивляючись у напружені обличчя колег, угадати, чи відчувають вони щось подібне. Так і не відшукавши відповіді, начальник зміни повернувся спиною до стола і наблизився до вікна диспетчерської в єдиному місці, де його не підпирали диспетчерські пульти.

Світло ламп, що висіли під стелею зали, огиало худорляву фігуру, протискувалось крізь шибу і вгрузало в чорноту, майже миттєво в ній розчиняючись. Гастон розрізняв власне відображення на похилому склі; він спочатку побачив у віддзеркаленні і тільки потім відчув, що нервово смикає себе за борідку. Довкола туманного розмитого силуету, відображеного у склі, клубились рої оскаженілих сніжинок. Невидимі щупальця, обліплені снігом, витанцьовували істеричний танок, задум якого неможливо було осягнути людським мозком. Очманілі сніжинки, немов осколки після вибуху, випорскували з темряви, злітались до купи, потім знову розлітались і мчали геть, зникаючи в чорноті, з якої виринули.

«Протриматись...протриматися хоча б годину».

Гастон згадав книгу «Аеропорт» Артура Хейлі, яку прочитав кілька років тому. Дві третини цього роману служби міжнародного аеропорту ім. Лінкольна в Іллінойсі боролися з дужим бураном, що три дні скаженів над Середнім Заходом США та був подібним до того, котрий нині засипав снігом Париж. «DC-8» компанії «United Airlines» кілька годин не міг вилетіти, бо в заматах на летовищі загубився пікап, який віз для пасажирів їжу. «Boeing 707» мексиканської «Aereo Mexican» під час зльоту з'їхав зі смуги і загруз у розкислій землі. За кілька годин лайнер так і не витягли, довелось звертатись за допомогою до компанії «TWA». Найбільше Гастону сподобалась історія про вантаж компанії «American Airlines», яким були декілька тисяч індичат, що вилупились за кілька годин до вильоту та які потрібно було терміново доправити до західного узбережжя США (годувати індичат у дорозі не могли: інакше літак пропахнув би так, що літати на ньому більше ніхто не захотів би). Гастон Лем'єр зміркував, що порівняно з хейлівським аеропортом ім. Лінкольна у його аеропорту все в порядку: до цього часу ніяких затримок, ніхто не загубився у снігах, жодних термінових відправлень чи – тьху! тьху! тьху! – аварійних ситуацій. А проте від цієї думки легше не стало. Була відмінність, що не давала спокою: попри оскаженілу стихію, навіть попри теракт на борту одного з авіалайнерів, герої «Аеропорту» впорались з усіма негараздами. А Гастона чомусь роз'їдало терпке відчуття, що він не впорається.

Чоловік припинив смикати себе за цапину борідку, прихилився до скла й поглянув повз власне відображення, намагаючись сфокусуватись на летовищі, на смугах і руліжних доріжках, на вантажному терміналі, чия будівля розташувалась з іншого боку від смуг, і раптом... із жахом усвідомив, що більше не бачить аеропорту. Повсюди, де на землі лежали плями зовнішнього освітлення, він бачив лише сніг. Сніг, сніг, нічого, крім снігу! Розмита, нечітко окреслена громадина вантажного терміналу здавалась присипаним снігом пагорбом. Вогні злітних смуг і світлові маркери, що позначають повороти, ледве блимали крізь мерехтливу молочно-сіру завісу.

Під серцем у Лем'єра запекло. Страх міріадами голок продерся крізь шкіру.

«Щось станеться...Я це відчуваю... І я не можу нічого вдіяти!»

І в той момент, коли паніка скрутила тридцятидев'ятирічному Гастону живіт, заледве не примусивши послати все під три чорти й віддати наказ про припинення польотів, у залі практично одночасно й достатньо голосно пролунали дві фрази, що повернули чоловіка до тями.

– «?veraasen RS 400» на шляху до 22R. Щойно виїхав з ангара, – пророкотав Робер Паск'єр.

– «Air Inter» 401 заходить на посадку на 22L... Наступний – 1419 компанії «Франс Континенталь», – доповів один із диспетчерів.

«Мінус один», – відсторонено відзначив Гастон Лем'єр і відвернувся від вікна.

5

13 лютого 2013, 21:43 (UTC +1) Міжнародний аеропорт Париж-Північ

Ангар технічного обслуговування і базових служб

Стіни кімнати для відпочинку, розміщеної в ангарі технічного обслуговування і базових служб аеропорту на висоті семи метрів над бетонною долівкою, здавалось, пашіли вогнем. Ноель не міг на них дивитися, від одного позирку хлопцю робилося зле: кожною молекулою чорної шкіри він відчував, як підлога, стіни та стеля пульсують нестерпним жаром, як переливаються всіма відтінками червоного і помаранчевого, випромінюючи вбивче сяйво. Так... те трикляте сяйво дошкуляло найбільше. Воно висувало легені, роз'їдало нутрощі, розщеплювало черепну коробку й випікало мозок. В уяві Ноеля гіпсокартонні стіни перетворились на розплавлений метал з доменної печі, задивившись на який можна осліпнути.

Насправді ні жару, ні світла не було, а проте відчуття відзначалися такою реалістичністю, що хлопець двічі виходив на рампу, яка огинала ангар по периметру, і пильно придивлявся до кімнати, переконуючись, що ніякий загадковий велетень не обсмалює стіни гігантськими пальниками. Прохолодне повітря ангара, що різко контрастувало із застоєю, перегрітою атмосферою кімнати для відпочинку наземного персоналу, повертало Ноеля до тями, він розумів, що пекуче сяйво – лише продукт його уяви, і за п'ять хвилин, змерзнувши, хлопчина повертався до офісу, де, втім, усе починалося спочатку. Втоmlений мозок розм'якав під дією розігрітого й збіднілого на кисень повітря, і невидимі промені, що тягнулись від стін, угризалися в шкіру. Відоласі здавалось, що його посадили в прозору плексигласову капсулу, котра на всіх парах наближається до Сонця.

А ще Ноелю ввижалося, наче в голові, якраз під тім'ячком, засів велетенський рогатий жук, який, повільно перебираючи цупкими кострубатими лапками, виїдав його мозок. Що було зовсім погано, так це те, що жук не зникав навіть тоді, коли Ноель виходив на холодне повітря.

З учорашнього вечора двадцятип'ятирічний Ноель Лєграс не знаходив собі місця. Він не спав тридцять шість годин, але не усвідомлював цього. До закінчення 8-годинної робочої зміни лишалося менше ніж п'ятнадцять хвилин, хоча цього Ноель Лєграс теж не усвідомлював. Атлетичної статури темношкірий француз алжирського походження всю добу думав про одне. А точніше – про одну.

Света.

Так звали жінку – двадцятивосьмирічну білоруску, – з якою протягом минулих двох місяців зустрічався Ноель. Стосовно «зустрічався» Ноель не мав певності: їхні стосунки зі Светою було не просто класифікувати, і, відверто кажучи, нічого справді серйозного (якщо не зважати на несамовитий секс в усіх можливих позах і найнеймовірніших місцях) за дев'ять тижнів не відбулося. Єдине, у чому Ноель був упевнений, – якщо так триватиме далі, то два місяці зі Светою стануть останніми місяцями його життя.

«Света... Света... Света... Светлана...» – безперестану бурмотав Лєграс, і з кожним разом його серце стискалося все більше, немов старезна масивна зоря, у якій вигоріло дотла все паливо і яка колапсує, провалюється сама в себе під дією власного тяжіння, зменшується до мікроскопічних розмірів, урешті-решт, перетворюючись на чорну діру.

Светлана Новікова працювала на посаді провідного спеціаліста відділу маркетингу і збуту в одному з офісів сталеплавильного гіганта «ArcelorMittal»[31 – «ArcelorMittal» – найбільша металургійна компанія світу, котра на кінець нульових років контролювала 10 % світового ринку сталі. Її формування відбулося 2006 року шляхом злиття люксембурзької компанії «Arcelor» та індійської «Mittal Steel», що належала індійському бізнесменові Лакшмі Мітталу. Має представництва в усьому світі.] у містечку Мо,[32 – Мо (фр. Меау) – містечко у Франції (49 тисяч жителів) у департаменті Сена і Марна на північному сході від Парижа.] яке станом на 2013-й, по суті, ввійшло в агломерацію Парижа. Светлана покинула Мінськ 2008-го, два роки навчалась на магістра в Королівському технологічному інституті Стокгольма, по тому протягом року захистила другий диплом у Каталонському політехнічному інституті та, зрештою, осіла у Франції, влаштувавшись працювати в «ArcelorMittal». Здебільшого завдяки вільному знанню чотирьох мов (англійської, французької, іспанської, російської), наявності двох магістерських робіт і – не в останню чергу – надприродній харизмі Светлана стала незамінним менеджером і могла розраховувати на швидке підвищення.

Аеропорт Париж-Північ знаходиться неподалік від Мо, і більшість наземного персоналу, що обслуговує літаки й летовище, живуть поряд. Будинок франко-алжирця Лєграса знаходився якраз напроти будівлі, у якій квартирували співробітники «ArcelorMittal», котрі ще не мали власного житла або переїхали до Мо з інших регіонів Франції.

Новікова першою поклала око на широкоплечого темношкірого сусіда, який попервах навіть не дивився в бік невисокої фарбованої білявки, котра на підборах ледь діставала йому до плеча. Через трохи вони почали впізнавали одне одного, коли зустрічались на подвір'ї, але не віталися. Аж поки одного дня Света не помітила Ноеля в супермаркеті, куди мала звичку ходити

на закупа, і вирішила діяти: набрала речей і харчів стільки, що ледве вмістилось у чотири пакети, залишила власне авто на стоянці біля магазину і, вичекавши, поки кремезний француз вийде з будівлі, подріботіла до будинку, ледь не лопаючись від натуги. Крутість спрацювало: Ноель Леграс наздогнав дівчину і галантно запропонував допомогу. Наступного дня вони повечеряли разом, а далі – пішло-поїхало.

Для Ноеля роман починався як зазвичай – ніщо не віщувало біди. Протягом першого тижня Свету трясло від хоті, коли вона бачила темношкірого француза оголеним. Ноель звик до того, як на його тіло – особливо на причандали, котрі в ерегovanому стані білоруска не могла охопити поставленими одна на іншу долонями, – реагують білошкірі європейки. Він дарував насолоду і сам насолоджувався, очікуючи, що з дня на день невисока слов'янка з великими сірими очима «підсяде» на нього, закохається без задніх ніг і благодатиме щоночі, щоб він дозволив погигцати на його прутні. Втім, цього разу все обернулось інакше. Ноель недооцінив силу її темпераменту, потаємну принадність, що виявлялась не зразу і не зовнішньо. Зовні Светлана нічим особливим не вирізнялась. Побачиш таку на фотографії – навіть погляд не затримаєш. Зате коли починала говорити чи сміятись, дівчина змінювалась на очах: від неї, здавалося, розходилося невидиме силове поле, що захоплювало й притягувало всіх чоловіків у радіусі ста метрів. Света була розумною, харизматичною, з почуттям гумору. Крім того, непогано заробляла (чи не вдвічі більше за Леграса, що працював пересічним водієм снігоочисника в аеропорту Париж-Північ), а це означає – була незалежною. Попри це, вона була цілковито розкутою в ліжку... Небагом Ноель збагнув, що це не Света обертається на його орбіті, а він сам, наче цепом прив'язаний, немов пійманий атомом електрон, крутиться довкола сіроокої харизматичної білоруски.

Пройшло якихось три тижні, і Ноель Леграс почав ловити себе на думці, що не може досидіти до кінця зміни, марячи про те, щоб якнайшвидше вскочити у старенький «Рено» і помчати на квартиру до Светлани (зважаючи на те, що житло Ноеля було відчутно меншим і завжди брудним, француз лишався ночувати в просторій, по-сучасному обставленій квартирі білоруски). Секс щодня ставав тривіальнішим – Свету більше не трусило від одного погляду на довжелезний чорний член, вона стогнала менше й рідше, хоча це дивним чином ще дужче прив'язувало Ноеля до слов'янки: він хотів, щоб було, як раніше, хотів, щоб до партнерки повернулось те первісне бездумне обожнювання.

Далі – гірше.

Новікова була вихідцем із неблагополучної східноєвропейської країни, її не цікавило ніщо й нічого, крім кар'єри та фінансового успіху. Вона насміхалася з Ноелевого «Рено» 1998 року випуску, зрідка кепкувала з його малопrestiжної роботи. Хлопець знічувався: для французенок не мало ніякого значення, скільки він заробляє, зате перед білорускою француз почувався наче школяр, що не вивчив уроку. З часом бідолашний Леграс виявив, що його подруга готова на все заради службового підвищення. Абсолютно на все! Кілька разів він бачив, як Светлану підвозили додому чоловіки на дорогих авто, «Mercedes-ax» чи «BMW», і не знав, що про те думати.

Півтора тижні назад, віддихуючись у ліжку після чергової безпристрасної ночі, Ноель спробував зав'язати відверту розмову, викласти все, що його бентежить, однак Света відразу осмикнула хлопця, шокувавши заявою про те,

що ні до чого, крім сексу, у стосунках не прагне. Леграс отетерів, але промовчав. Ще кілька місяців тому такі слова викликали б радість. Нині вони підштовхнули його до краю глибоченної прірви, на дні якої чорніло щось слизьке, холодне й абсолютно незнайоме Ноелю – депресія.

Тиждень тому Ноель відчув, що безповоротно втрачає контроль над ситуацією. Света вперше відмовилась від сексу, а наступного дня ніби ненароком зауважила, що її підвищили і невдовзі вона переїжджає до Реймса, [33 – Реймс – місто і комуна на північному сході Франції в департаменті Марна регіону Шампань-Ардени. Населення – 185 тисяч жителів.] де працюватиме в головному офісі французького відділу «ArcelorMittal». Земля захиталася під дебелим французом.

Чотири дні вони не бачились. Учора ввечері Ноель не витримав і першим потюпав до Светлани миритися. Вона була вдома (він бачив світло у вікні її квартири), але не відчинила. Хлопець стояв під дверима під'їзду і тиснув на кнопку дзвінка, поки не заболів палець, але зрештою, ледь не плачучи, був змушений відступити. Як на лихо, біля під'їзду стояв невідь-чий здоровенний «Cadillac» – машина, якої раніше ніколи не було на подвір'ї. Згодом світло згасло.

Ноель Леграс ніч не спав, уявляючи, як білоруска виробляє з якимсь старим пердуном з «ArcelorMittal» усе те, що кілька днів тому робила в ліжку з ним.

Прийшовши зранку на роботу, він узявся надзвонювати Светлані: впродовж першої половини дня набрав номер її телефону не менше двох десятків разів. Новікова жодного разу не відповіла, а після десятого чи одинадцятого дзвінка вимкнула телефон – механічний голос у трубці байдуже повідомляв, що абонент тимчасово знаходиться поза зоною досяжності.

Саме через це Ноель метався кімнатою для відпочинку, немов дикий звір у клітці, згинаючись під тиском невидимого світла.

«Света... Света... Светлана...» – слов'янське ім'я, котре попервах так важко було вимовляти, ні на секунду не йшло з голови. З періодичністю раз на три-чотири години відчай переброджував у лютощі – Ноель думав, що пошматує дівчину, щойно побачить її, уявляв, як душитиме її власними руками, наче осатанілий Отелло Дездемону, налягаючи всім тілом, притискаючи білоруску до ліжка, на якому вони стільки разів кохалися, втім... гнів не тривав довго. Картини розправи змінювались видінням того, як Светлана, пустотливо пирскаючи, обцілює його безволосі груди і рельєфний живіт, або як вони, обнявшись, сидять у кав'ярні на березі Сени, спостерігаючи, як перші грудневі сніжинки лягають на бруківку і дорожній асфальт. У такі моменти Ноелю здавалося, що згори вниз по тілу, зминаючи на шляху легені, опускається ліфт; його груди стискало, причому так, що хлопець ледве міг дихати, і бідолаха з гіркотою усвідомлював: якщо раптом, з невідомо якої причини, Светлана Новікова здумає завітати до нього на роботу, він гепнеться на коліна в той момент, коли помітить її, і благодатиме дівчину не йти, не покидати його.

Пролунав дзвінок. Від несподіванки Ноель гикнув і подивився на мобільний телефон, який не випускав з рук протягом останньої години. Екран мобілки лишався темним. Француз насупився, та після другого дзвінка, який ударив

відразу після першого, збагнув, що сигнал долинає збоку. Деренчав причеплений до стіни ліворуч від входу службовий телефон. Ноель підійшов і зняв трубку.

– Алло...

– Алло! Алло-о! Ноелю, це ти?

Леграс – єдиний, хто лишився в ангарі. Його колеги працювали надворі, поливаючи літаки, що готувались до відльоту, рідиною проти обледеніння і заправляючи паливом ті, що стояли біля терміналів.

– Так.

– Це Робер Паск'єр. Знаю, знаю, що твоя зміна закінчується, але мушу, ти сам бачиш, що робиться з погодою, просити тебе попрацювати понаднормово.

– Так, – загальмовано відповів темношкірий француз. Він чув начальника, сприймав усе, що той говорив, але з-перед очей Ноеля не сходило обличчя Светлани, котра от-от дійде до оргазму.

Із трубки посипались слова:

– Нарешті маєш можливість побавитись своєю іграшкою, – зрозуміло, що аеропорт потребував послуг снігоочисника лише тоді, коли йшов сніг. Крім розчищення смуг і руліжних доріжок, до обов'язків Ноеля Леграса належало підтримання аеропортової техніки, «розквартированої» в ангарі технічного обслуговування і базових служб, у робочому стані. Влітку Ноель, окрім догляду за технікою, займався доправленням на лайнери таць із ідлом та напоями, але загалом ні протягом літа, ні навіть упродовж зими роботою завалений не був. – Запускай і виводь з ангара «?veraasen». Маєш якнайшвидше розчистити смугу 04L-22R. Зауваж: смуга 04R-22L у цей час працюватиме: на неї приземлятимуться літаки. Коли вийдеш на Джульєт, [34 – Доріжка, маркована літерою J.] зупинись і зв'яжися з диспетчером, хай проведе тебе, щоб не заважати лайнерам, які рулитимуть до терміналів.

Француз отупіло мовчав, відчуваючи, як жук, що засів під тім'ям, нервово перебирає лапками.

– Ноелю, агов! – витримавши паузу, рявкнув Паск'єр. – Ти мене чуєш?

– Так... е... так, мес'є Паск'єр.

– Там роботи хвилин на сорок, але постарайся, ну... хоча б за двадцять п'ять хвилин. Зможеш?... Чорт забирай, ти чуєш мене чи ні?!

– Чую, мес'є Паск'єр!

Ноель Леграс помалу прокидався. Недарма кажуть, що робота (саме робота, а не час) – найкращий лікар. Закоханий чи ні, у шматках чи без них, Ноель осягав покладену на нього відповідальність і намагався струсити заціпеніння, яке скувало м'язи.

– Тоді воруши поршнями, йолопе, у нас критична ситуація!! – проричав Паск'єр.

Крик подіяв.

На ходу натягуючи формену куртку, Ноель спустився з рампи і дістався велетенського норвезького снігоочисника «RS 400»; машина важила 12 тонн, майже як три слони. Француз пересувався швидко, але все ще діяв механічно, немов сонна муха, не розуміючи сенсу своїх рухів. Забравшись до кабіни колосального «?veraasen», він сів за кермо і крутонув ключ запалення. Дизельний двигун «Mercedes Benz Arctos», на колісній базі якого працював снігоочисник, обізвався вмить. Запрацював обігрівач, наpomповуючи кабіну гарячим повітрям. Ще за півхвилини грізна машинерія, ошдирившись підсвіченим фарами сталевим грейдером, неквапно виповзла з ангара.

І тільки тоді до Ноеля дійшов зміст начальникових слів: «У нас критична ситуація!» Перед ковшем простягалось широченне снігове поле, лиш де-не-де поцятковане маркерами доріжок для маневрування та розмитими плямами на місці габаритних ламп (їхнє світло ледь пробивалось крізь замети). У цей час у повітрі творилось щось неймовірне. Сніг більше не падав. Здавалось, що він пер звідусіль – згори, знизу, зліва, справа. За лічені секунди сніг обгорнув довжелезний снігоочисник липкою сніжною шубою. Ноель озирнувся через плече. Вивіску «MAINTENANCE and BASE FACILITIES» над в'їздом до ангара вщент засипало снігом.

Будь-якого іншого дня француз, напевно, лайнувся б, висловлюючи своє враження від побаченого. Або хоча б присвиснув. Але не сьогодні. Ноель Леграс обвів аеропорт тьманим поглядом і... промовчав. Почервонілі від утоми очі нагадували олов'яні протези, вставлені в порожні очниці: майже не рухались. Прогріта атмосфера кабіни породжувала асоціації з гнилим повітрям у кімнаті для відпочинку, і Ноель згадав Светлану. Русява голівка дівчини виступила на перший план. Жук заворушився, кромсаючи гострими лапками й так пошматований ревнющами мозок. «Света... Света... Света... Светлана...»

Француз повернув кермо ліворуч, на автоматі спрямувавши снігоочисник до виїзду на доріжку J. Посеред доріжки, схаменувшись, він опустив ківш і підвісну щітку, що оберталась із максимальною швидкістю 720 об/хв; відтепер «?veraasen» лишав за собою шестиметрову смугу чистого асфальту.

Через погану видимість й одурманливі думки про віроломну слов'янку Ноель прогавив виїзд на Браво – магістральну руліжну доріжку, що простяглась паралельно смузі 04L-22R уздовж усього аеропорту. Він вихопив із заметілі жовте світлове табло, яке попереджувало про перехрестя, тільки тоді, коли половина ковша вже висунулась на доріжку Браво. Заскрипіли гальма, важко пирхнув компресор. «?veraasen» спинився.

Сигнальне табло складалось з трьох секцій. Крайні ліва та права секції були призначені для позначення виїздів на Браво; у центральній секції – вміщено стрілку-вказівник на верхній правий кут секції і підпис «SP» – виїзд на доріжку Сьєрра-Папа. Половину центральної й усю праву секції повністю заліпило снігом.

Леграс роззирнувся. Далеко позаду аеропортовий тягач буксирував літак «Airbus A319» компанії «Air Berlin» назад до терміналу. Попереду нікого не було. Ноель спробував згадати, що наказував начальник. Куди їхати? Яку смугу розчищати? Думки плутались, образ Светлани, що стовбичив перед очима, заважав сконцентруватися.

Нічого путнього не пригадавши, хлопець зрештою зробив якраз те, що було потрібно, – вийшов на зв'язок із центром управління польотами:

– Диспетчерська... це... е... «?veraasen RS 400». Я на перетині Джульетт і Браво. Чекаю ваших розпоряджень.

6

13 лютого 2013, 21:56 (UTC +1)

У повітрі над міжнародним аеропортом Париж-Північ

– ...«Континенталь» 1419, курс 340, знижуйтесь 400. Ваша смуга – 22L.

– Диспетчерська, вас зрозумів – 22L, – літак трясло так сильно, що голос другого пілота химерно вібував.

До моменту, поки «Аронов ААРОН 44» не розпочав зниження над аеропортом Париж-Північ, пророцтво Радислава не збувалося: політ минав гладко, помітної турбулентності не було. Торсати по-справжньому почало тоді, коли авіалайнер опустився до висоти трьох тисяч метрів і занурився в бурани. Снігові хмари зашурхотіли шматочками криги по фюзеляжу. Що більше «ААРОН 44» знижувався, то лютішими ставали турбулентні вихори. Кілька разів літак струшувало з такою силою, що пілотів повикидало б із крісел, якби не застебнуті ремені, котрі притискали їх до сидінь. Вітер скаженів, завиваючи гучніше навіть за гудіння двигунів.

Атмосфера в кабіні пілотів була напруженою. Ротко більше не жартував. Ще гірше почувались пасажирів в салоні. Атмосферні збурення раз по раз намагались завалити літак то на один, то на інший бік. Закручене вихорами повітря розверзалось, вислизало з-під крил, то кидаючи лайнер у ями, то підхоплюючи його на кількадесят метрів угору. Втім, поки що автопілот справлявся, щоразу повертаючи «ААРОНа» на запрограмований курс.

– Нервуеш? – Радислав покосився на другого пілота.

Обличчя Метью Ріггсона нагадувало воскову маску: жоден м'яз не ворухився і тільки очі шмигали по цифрових дисплеях. Одна справа: відпрацьовувати різноманітні режими на авіатренажері чи під час тренувальних польотів у відносно спокійному небі над Україною; і зовсім інша – у перший робочий день потрапити на новому, поки що малознайомому літаку в умови, котрі навіть для перевірених часом лайнерів є екстремальними. Ніколи не можеш бути певним до кінця, як покаже себе машина.

- Анітрохи, - мотнув головою бельгієць. - Я б не сідав у літак, якби думав, що він може стати моєю труною.

- Гаразд. Давай спробуємо опустити цього красеня на землю.

Ротко вивів на центральний дисплей перелік пунктів передпосадкового контрольного списку - вгорі екрана висвітилося «APPROACH CHECKLIST». «ААРОН» виконував останній розворот перед вирівнюванням щодо осі посадкової смуги.

- Частота ILS, [35 - ILS (англ. instrument landing system - система посадки за приладами, або курсо-глісадна система) - сукупність наземних засобів, використання котрих в умовах обмеженої видимості (низька хмарність, туман, дощ чи сніг) дає змогу вирівняти літак щодо посадкової смуги і безпечно привести його строго до необхідної точки торкання. Вирівнювання літака здійснює автопілот за отриманими від курсо-глісадної системи радіосигналами. Втім, залежно від особливостей аеропорту та можливостей ILS передбачено мінімальну видимість, необхідну для безпечного приземлення. Якщо в разі досягнення певної висоти (яку в авіації називають висотою прийняття рішення, ВПР) командир повітряного судна не встановив візуального контакту з посадковою смугою (не бачить вогнів смуги), посадку скасовують і літак спрямовують на друге коло. Розрізняють 5 категорій точності під час посадки за приладами: I (ВПР складає 60 м), II (ВПР - 30 м), IIIa (ВПР менше за 30 м, але більше від 15 м), IIIb (ВПР менше за 15 м) та IIIc (без обмежень - посадка за нульової видимості).] - почав українєць.

- 132,4. Встановлено.

- Швидкість - 140 вузлів.

Метью прокрутив регулятор швидкості на центральній панелі - цифра на показнику справа від регулятора зменшилася зі 155 до 140. Автопілот автоматично збавив тягу двигунів і ледь підняв спойлери, сповільнюючи літак до щойно заданої швидкості.

- 140, встановлено.

- Шасі опустити.

- Шасі випущено, - хлопець почекав, поки спалахнуть зеленим усі три індикатори на панелі «LDG GEAR» [36 - Скорочено від «LANDING GEAR» - шасі (англ.).], і додав: - Зафіксовано.

- Закрилки на повну.

Ріггсон перемістив важіль управління закрилками в найнижче положення:

- Закрилки повністю випущено.

Наостанок Ротко нагадав:

- ILS має другу категорію точності, висота прийняття рішення - 30 метрів, - за такої видимості це було важливо.

- 30 метрів... вас зрозумів, капітане.

- Checklist завершено.

Метью зв'язався із диспетчерською аеропорту Париж-Північ і доповів про готовність до приземлення.

7

13 лютого 2013, 22:00 (UTC +1)

Міжнародний аеропорт Париж-Північ

У залі управління польотами було тісно: дві зміни диспетчерів, метеоролог, кілька працівників наземної служби, що прийшли порадитись з Робером Паск'ером, згуртувались у приміщенні, нерозрахованому на таку кількість людей.

Залу наповнював невиразний фоновий шум, обов'язковий атрибут напруженої роботи, який непомітно і в той же час істотно діяв на нерви. Помалу ставало душно. Гастон Лем'єр стікав потом так, наче посеред спекотного літнього дня вирішив побігати у шерстяному светрі. Чоловік раз у раз облизував зашкарублі губи і важко зітхав.

Ніхто зі зміни Гастона додому не йшов. Біля кожного радарного монітора сиділо тепер по двоє диспетчерів. Ситуація, коли під час передавання зміни в центрі управління польотами працювало одночасно два колективи диспетчерів, нечасто, але траплялася, тому новоприбулі чудово знали, як допомогти колегам, не нав'язуючись і не заважаючи. Єдиний, хто в такій ситуації залишався без роботи, - Жерар Пеллерін, старший диспетчер нової зміни. Керівник у центрі управління польотами повинен бути один, а тому Пеллерін не міг (та й не хотів, будемо відверті) втручатись у роботу Гастона Лем'єра і перебирати на себе частину відповідальності. Після того як Пеллерін прибув до диспетчерської, Лем'єр коротко описав йому стан справ у аеропорту, потому чоловіки обговорили розподіл обов'язків і умови, за яких Пеллерін повністю перебиратиме керування на себе, і розійшлись: Гастон Лем'єр повернувся до виконання обов'язків старшого, а Жерар Пеллерін, не втручаючись і вдаючи смертельну нудьгу, взявся спостерігати за роботою колег.

Нараз із загального фонового шуму Пеллерін вихопив невиразно промовлену фразу:

- ...це... е... «?veraasen RS 400». Я на перетині Джульєтт і Браво. Чекаю ваших розпоряджень.

Робер Паск'єр був зайнятим і не почув повідомлення. Ніхто не кинувся відповідати водію снігоочисника. Зрештою, один із диспетчерів, закінчивши розмову з пілотом літака, що летів до аеропорту Париж-Північ від аеропорту ім. Шарля де Голля, простягнув руку, щоб перейти на іншу лінію і відповісти водію «?veraasen'a», але Жерар Пеллерін спинив його.

- Це снігоочисник? - і тут же: - Не переймайся, я візьму його на себе.

Авіадиспетчер із вдячністю кивнув. Пеллерін начепив на голову вільний комплект навушників з мікрофоном і перемкнувся на лінію, що з'єднувала його зі снігоочисником:

- RS 400, це диспетчерська. Уточніть ваше місцезнаходження.

- Диспетчерська, я на перетині Джульєтт і Браво, готовий виходити на смугу.

«Що з ним?» - Пеллеріну не сподобався голос водія.

- RS 400, зрозумів, чекайте, - Жерар прикрив долонею мікрофон і голосно запитав, звертаючись ні до кого і до всіх водночас: - Ми закриваємо 04L-22R, так?

Гастон Лем'єр підняв над головою кулак із виставленим догори великим пальцем:

- Усе правильно: 04L-22R.

- Трафік?

Знову відповів Лем'єр:

- На 04R-22L зараз сідає «Франс Континенталь», рейс 1419, але я сумніваюсь, що до того часу, коли 1419 заверне до терміналів, «?veraasen» пройде хоча б третину своєї смуги. Вони не перетнуться, - Гастон кинув швидкий погляд на заметені смуги. - Можеш просто попередити: хай буде уважним, стежить за трафіком. Про те, як будуть вирулювати наступні після 1419-го лайнери, я тебе повідомлятиму.

Тепер уже Жерар відсалютував Гастону піднятим великим пальцем, після чого забрав долоню, що прикривала мікрофон:

- RS 400?

- Диспетчерська, я на прийомі, - озвався Ноель Лєграс.

«Що, у біса, з тим шофером?!» - Ноель промовляв так, наче напхав повен рот желе. У Пеллеріна кольнуло під серцем, у мозку прослизнула розмита здогадка, але чоловік не зміг за неї відразу вхопитися і доказав:

- Ваша смуга - 04L, повторю - нуль-чотири-ліва. Можете вирушати.

- Диспетчерська, вас зрозумів - 04L. Стартую.

Жерар повагався секунд п'ять. Він рідко перетинався з водієм снігоочисника і не міг згадати, який у того голос, можливо, хлопчина так гугнявить від народження, але зрештою вирішив не ризикувати і викликав снігоочисник знову:

- RS 400.

- На прийомі.

- У вас усе гаразд?

- Е... я не... Ви про що?

- Ваш голос звучить так, наче ви п'яні або перебуваєте під дією якихось речовин, - Жерару геть не хотілось проказувати свої підозри вголос. П'яний водій дванадцятитонного снігоочисника - останнє, чого їм усім не вистачає цього пекельного вечора. Та промовчати він не міг.

Ноель Леграс відповів без заминки, і цього разу голос звучав чіткіше:

- Диспетчерська, у мене все в порядку. Пряму до смуги, готовий почати очищення.

Пеллерін зморщив лоба, але відповідь його заспокоїла. Він вирішив не чіплятися:

- RS 400, все правильно - нуль-чотири-ліва. Доповісте, коли досягнете з'їзду на Новембер-Танго. Кінець зв'язку.

Нуль-чотири-ліва...

Як добре подумати, то всі подальші проблеми почалися з цього моменту. Нічого не сталося б і Гастон Луї Лем'єр не посивів би того вечора від коренів до кінчиків волосся, якби Жерар Пеллерін назвав Ноелем Леграсу, пригніченому й від того неуважному водієві снігоочисника, котрий рухався руліжною доріжкою Сьерра-Папа в напрямку злітних смуг аеропорту Париж-Північ, повне маркування відведеної для очищення смуги - 04L-22R.

Злітно-посадкові смуги в аеропортах позначають не як зазвичай, а за чітко визначеними, однаковими для всього світу правилами: номер смуги відповідає куту між напрямком на північ та віссю смуги. Оскільки більшість злітних смуг світу є реверсивними, то й номерів така смуга матиме два - по одному для кожного її краю. Номер смуги - це і є величина кута між напрямком на північ та віссю смуги, округлена до десятків і поділена на десять.[37 - Для прикладу візьмемо злітно-посадкову смугу 04L-22R в аеропорту Париж-Північ. Якщо літак йде на посадку з південного заходу, то кут між напрямком на північ і віссю смуги складе $39^{\circ}6'$; округляємо $39^{\circ}6'$ до 40, ділимо на десять і отримуємо номер смуги - 04. Якщо літак заходить на посадку з північного сходу, то кут між напрямком на північ і віссю смуги буде інший - $219^{\circ}6'$; округляємо до 220, ділимо на десять і отримуємо 22 - номер цієї смуги в тому разі, якщо лайнер наближається до її північно-східного торця. Якби смуга в аеропорту Париж-Північ була одна, її позначали б 04-22. Але в Париж-Північ - дві паралельні смуги, через це цифрові позначки для сусідніх торців однакові, а тому до номера додають літеру L

або R. Якщо авіалайнер наближається до аеропорту з південного заходу, північніша з двох смуг (верхня на малюнку) буде для пілота лівою (04L), а та, що пролягає південніше, – відповідно, правою (04R). Для лайнерів, що заходять на посадку з північного сходу, – все навпаки: північніша смуга буде правою (22R), а південніша – лівою (22L). Таким чином, аеропорт Париж-Північ має дві злітно-посадкові смуги: 04L-22R (північніша, ближча до терміналів) та 04R-22L (південніша).] Щоб пілоти могли розрізняти паралельні смуги, до номера останніх додають літеру L або R, розмежовуючи їх на ліву і праву.

Під час сеансів радіозв'язку повне позначення смуги вживають нечасто. Диспетчери називають пілотам номер, що відповідає одному з торців, наприклад, «смуга 04L» або «смуга 22R». Переваги такого підходу – не лише в можливості чіткої вказівки смуги, на яку потрібно приземлитись, але й у недвозначному уточненні того, з якого боку до неї необхідно підлітати. Номер смуги намальовано на її торці, його добре видно з кабіни, що, фактично, унеможливило помилку й випадкове приземлення на смугу, якою рухається інший літак.

Жерар Пеллерін не припустився помилки. І попри це, саме його недбалість стала каталізатором розгортання ланцюжка подій із трагічними наслідками.

Під час розмови з «?veraasen'ом» Пеллерін для певності уточнив у Гастона Лем'єра, яку смугу вони закривають. Лем'єр відповів, що закривають 04L-22R, а Пеллерін передав інформацію водієві. От і все.

Проблема полягала в тому, що Жерар Пеллерін піднявся до центру управління польотами п'ять хвилин тому і, незважаючи на короткий брифінг із Лем'єром, ще не втягнувся в роботу диспетчерської. За два дні до описуваних подій, під час попередньої зміни, коли вітер дув з напрямку північ-північ-схід, Пеллерін приземляв літаки на смуги 04L і 04R (лайнери завжди приземляються і злітають проти вітру, таким чином збільшуючи швидкість повітря, що набігає на крило, і, відповідно, підйомну силу). Він не знав, що весь час протягом сьогоднішньої зміни вітер дув із заходу, відтак літаки заходили на посадку з північного сходу і сідали на смугу 22L. Пеллерін вказав водію снігоочисника правильну смугу, але назвав її так, як звик називати під час попереднього чергування, – 04L. Він не здогадувався, що перевтомлений, розтерзаний ревностями мозок Ноеля Лєграса на той момент був неспроможний аналізувати числа. Інструктуючи водія, Жерар Пеллерін тричі повторив номер призначеної для очищення смуги, але єдине слово, яке просоталося крізь наелектризований туман навколо голови Ноеля і відкарбувалося у його свідомості, було... «ліва». Ліва смуга. Що, зважаючи на те, з якого боку снігоочисник виїжджав на летовище, було неправильним.

Катастрофічно неправильним.

Шасі торкнулись бітумного покриття. З-під чорних коліс бризнули струмини води впереміш зі снігом і льодом. Лайнер повело, але пілот, активно оперуючи гальмами основних шасі й вертикальним стабілізатором, утримав літак на вогкій смузі. За мить, здійнявши хмари бризок, угрузла у сніг передня стійка шасі. Пілот узявся гальмувати всіма доступними засобами: закрилки вигнулись так низько, що, здавалося, ще трохи – і черкатимуть землю; на крилах відстовбурчилися спойлери; а в задній частині двигунів відкрилися стулки, даючи доступ повітрю для реверсної тяги. Однак лише тоді, коли двигуни перейшли у реверсний режим, женучи повітря ззаду наперед, літак почав сповільнюватись...

– ...доповісте, коли досягнете з'їзду на Новембер-Танго. Кінець зв'язку.

Ноель Леграс апатично простежив за посадкою «Airbus A320» компанії «Air Inter» із червоно-синіми трикутниками на хвості та трьома блакитними лініями, витягнутими вздовж фюзеляжу, після чого механічно переніс ногу на педаль газу і повів на той час уже добряче заліплений снігом снігоочисник у напрямку злітних смуг.

У голові Ноеля нуртували уривки раніше почутих фраз упереміш із невиразними покликами власної свідомості...

(Чорт забирай, ти чуєш мене чи ні?!)

(Света... Светлана...)

(...воруши поршнями, йолопе!..)

(У вас усе гаразд?...)

(...КРИТИЧНА ситуація!)

(Света... Света... Света...)

(...ти мене чуєш?... ТИ ЧУЄШ МЕНЕ ЧИ НІ?!)

Снігопад посилювався. На відстані двадцяти метрів від грейдера Ноель заледве розрізняв сині сигнальні вогні, що позначали межі швидкісної руліжної доріжки. Двірники встигали очищати лобове скло, але сніг налипав на бокові вікна, ще дужче погіршуючи видимість.

За таких умов сталося немислиме: Ноель Леграс виїхав на злітну смугу 04L-22R, не зауваживши цього. Він не помітив ні широченної пунктирної лінії з написом «STOP RUNWAY AHEAD», [38 – ЗУПИНИСЬ: ПОПЕРЕДУ ЗЛІТНА СМУГА (англ.)] перед якою повинен зупинитись будь-який транспортний засіб, що збирається перетинати смугу; ні бокових вогнів, колір яких змінився на попереджувальний оранжевий, бо все навколо завалило снігом. Крім того, оскільки протягом останніх кількох годин 04L-22R не використовували, сніг

частково засипав навіть сигнальні вогні з обох боків злітної смуги, які краще за будь-що інше вказали б Ноелю на те, що він уже заїхав на смугу.

Снігоочисник розмірено сунув уперед.

(Света...)

(...голос наче у п'яного...)

(...ваша смуга... повторюю: ваша смуга...)

«?veraasen» спокійно з'їхав з 04L-22R і продовжив рухатись доріжкою Сьєрра-Папа до перетину з магістральною доріжкою Альфа-Хотел, яка проходила приблизно посередині між смугами.

Нараз Ноель стрепенувся. Він не вперше їздив летовищем і нутром відчув: щось негаразд. Він проїхав достатньо і мав би вже дістатися першої смуги. Або хоча б побачити її. Хлопець зняв ногу з педалі газу і, притиснувши ніс до лобового скла, роззирнувся.

«Де я? Перед смугою? За нею? – усвідомлення того, що він міг викотитись на смугу, не помітивши цього, спричинило потужний викид адреналіну. У шлунку розплилось тепло – у голові посвітлішало. – Якщо я вже за смугою, то... де вона? Чому я її не бачу?»

Темношкірий француз подивився вперед. Крізь заметіль він розрізнив маркерні вогні злітної смуги. Але якої з двох? Довшої? Тієї, що ближча до аеропорту? Чи коротшої? Тієї, що пролягає далі? Все, що лежало за розпростертими на землі вервечками вогників, затушовував сніг. Ноель зиркнув праворуч, але нічого не розгледів: сніг в'язкою сірою масою налипнув на шибу. Повністю дезорієнтований, хлопець перехилився вправо, опустив вікно і вистромив голову з автомобіля.

Норвезький снігоочисник «?veraasen RS 400» на колісній базі від «Mercedes Benz»

Ланцюжок сигнальних вогнів на лівому боці 04L-22R притрусило менше, і Ноель Леграс збагнув, де знаходиться. Зліва від напівзаметеної (але з увімкненими вогнями) смуги 04L-22R, котру снігоочисник успішно залишив позаду, просвічувалися два ряди синіх сигнальних вогнів – межі магістральної доріжки Альфа-Хотел (АН).

«От лайно! Я таки переїхав смугу!»

На секунду Ноелю стало по-справжньому лячно. Такого з ним раніше не було. А якби на смузі був літак?... Дурниці! Це неможливо. У диспетчерській

знають, де він знаходиться, а отже, якщо йому дали дозвіл рухатися, то це означає, що ніяких літаків поряд немає. Хоча...

У цей час снігоочисник досягнув перетину Сьєрра-Папа з Альфа-Хотел і остаточно спинився. Двигун працював ухолосту.

Ноель потер пальцями скроні. Голова нагадувала запечатаний вулкан перед вибухом.

(...воруши поршнями, йолопе!..)

(...у нас КРИТИЧНА ситуація!)

Пам'ятаючи гарячковість Паск'єра, хлопець розумів, що мусить поспішати, але, хоч убий, не міг згадати, на яку смугу його скерували із диспетчерської. Втримуючи машину на місці, Ноель Леграс узявся вкотре обдивлятися летовище... Ось тут трапилися кілька збігів, що зумовили невідворотність подальших подій. По-перше, з того місця, де стояв снігоочисник, лівий, не повністю присипаний снігом ряд вогнів злітної смуги 04L-22R було видно так само, як і вервечку сигнальних вогнів з правого боку смуги 04R-22L. Зазвичай вогні злітної смуги, яку закривають для проведення технічних робіт, гасять, щоб на неї випадково не приземлився літак. На жаль, в аеропорту Париж-Північ освітлення обох смуг живилось від єдиного джерела, а тому не було жодної можливості вимкнути одну зі смуг, не вимкнувши іншу. Таким чином Ноель не міг дізнатися, котру з двох смуг на цей момент закрито для зльотів і приземлень. Обидві виглядали активними. По-друге, через погану видимість навіть з висоти кабіни «Mercedes'a» Ноель не бачив, яка смуга більше засніжена, інакше він би здогадався, що розчищати слід ту, де снігу навалило більше.

У такій ситуації Леграс мав би вийти на зв'язок із диспетчером. Згідно з формальними правилами в разі дезорієнтування на летовищі або ж виникнення сумнівів щодо отриманого від диспетчера наказу водій транспортного засобу повинен негайно зупинитись, викликати центр управління повітряним трафіком і чекати на нові інструкції. Проте чорношкірий француз добре пам'ятав нетерплячість, з якою його підганяв Робер Паск'єр, його безпосередній бос, та найголовніше: хлопця страшила перспектива натрапити на Жерара Пеллеріна. У грудях холонуло від однієї згадки про металеві нотки в голосі старшого диспетчера, коли той запитував, чи Ноель, бува, не обдовбався марихуаною. Хлопець хребтом відчував: якщо уточнюватиме в Пеллеріна номер смуги, завтра зранку його потурять з роботи. І з чим він тоді припхається до Свети? «Вибац, моя любя, мене вигнали з роботи, мені так прикро...» «Та звісно! – ехидно посміхаючись, відріже його пасія. – Ти настільки убогий і нетямущий, що не спроможний упоратися навіть з обов'язками водія снігоочисника!»

– Чорт! Чорт! Чорт! – Ноель вгатив кулаками по керму, а тоді ляснув долонею по лобі.

«Згадауй!»

Хлопець став гарячково міркувати, м'язи на перенісці зібгалися в клубок, лоб укrywся зморшками.

«Що він сказав? Що він сказав?! Нуль-чотири? Чи двадцять-два?»

(...ваша смуга... повторюю: ваша смуга... ліва)

«Ліва?» – Ноель стрепенувся. Видряпати з мозку номер смуги не вдавалося, але навіть якби хлопець пригадав, то все одно був не в змозі з'ясовувати, який торець позначено 04, а який – 22. Зате слово «ліва» намертво відклалось у його пам'яті. Ноель не сумнівався, що Пеллерін промовив «ліва». Ліва смуга!

«Усе правильно! – водій полетшено зітхнув. – Ліва... треба їхати на ліву смугу...»

Зліва від Ноеля Лєграса простягалась смуга 04R-22L.

Ось так воно й сталося...

Якби Жерар Пеллерін озвучив повну назву призначеної для розчищення смуги, якби в його наказі прозвучала не лише літера L, але й R, затурканий Ноель не зміг би визначитись, куди повертати, і врешті-решт вийшов би на зв'язок із диспетчерською. У нього не було б іншого вибору. А так двадцятип'ятирічний молодик, прикусивши губу, цілковито впевнений у тому, що робить, натиснув на педаль газу і спрямував снігоочисник акурат на діючу смугу.

Перед очима в Ноеля плавало насмішквате обличчя білоруски.

О 22:02 дванадцятитонний «?veraasen RS 400» виїхав на середину злітно-посадкової смуги 04R-22L і, відгортаючи грейдером сніг, посунув уздовж смуги на південний захід.

9

Провівши поглядом «Airbus A320» компанії «Air Inter», Гастон Лем'єр почав помалу заспокоюватись. У диспетчерській тепер дві зміни – хлопці впораються. Вони не можуть не впоратись!

Нашвидку оглянувши залу управління польотами, чоловік переконався, що ніхто не потребує його допомоги, і, розвернувшись назад до вікна, задивився на засніжене летовище. Протягом останніх хвилин видимість стала гіршою настільки, що Гастон нічого не розрізняв. Літаки сідали наосліп, покладаючись лише на покази бортових приладів та дані аеропортової ILS.[39 – В описаному аеропорту Париж-Північ висота диспетчерської вишки більша за висоту прийняття рішення (30 м), через що ситуація, коли Гастон Лем'єр, по суті, не бачить летовища, але при цьому літакам усе ще дозволено приземлятись, є нормальною.] Іноді Гастон уявляв себе на місці пілотів, які приземляють літаки в таку погоду. Як воно: нічого не бачачи, сподіваючись винятково на прилади, сунути до землі та вірити, що посадкова смуга вигулькне саме там, де очікуєш? Їм зараз не позаздриш...

Периферійним зором Гастон уловив якийсь рух у лівій частині аеропорту. Щось масивне повзло крізь завірюху летовищем. Щоб краще бачити, чоловік пересунувся вліво і наблизив обличчя до похилого скла.

«Снігоочисник?» – припустив Лем'єр. Було важко визначити напевне, але судячи з розмірів і розсіяного жовтого світла габаритних ліхтарів, що вдавалося розрізнити крізь завірюху, то був «?veraasen». Наразі нічого іншого на смугах не могло бути. Старший зміни примружився, вдивляючись у розкошлане снігове місиво, що наповнювало простір між залом управління повітряним трафіком і льотним полем. Раптом у Гастона щось наче клацнуло в голові. У роті з'явився металічний присмак, а шкіру пробрало мурашками. Як Ноель Леграс хвилину тому відчув, що перетнув смугу 04L-22R, не зауваживши її, так і Гастон Лем'єр на підсвідомому рівні несподівано осягнув, що помічений ним транспортний засіб знаходиться не там, де слід. Лем'єр стільки разів спостерігав летовище з диспетчерської вишки, з того самого місця, де він зараз стояв, що міг оцінити місцезнаходження снігоочисника, не бачачи аеропорту та руліжних доріжок. Через мерехтіння сніжинок Гастон не міг сказати точно, де знаходиться «?veraasen» (сніг спотворював відчуття відстані), але готовий був закластися, що той не на 04L-22R.

«Куди того телепня понесло?» – поки що Гастон не панікував. Він припустив, що з якоїсь причини снігоочисник виїхав на магістральну доріжку Альфа-Хотел.

Інстинктивно Лем'єр потягнувся до бінокля, закріпленого на спеціальному тримачі біля вікна. Взяв його до рук, повертів і поклав на місце. Відблиски від скла, темрява і погана видимість зводили нанівець всі спроби роздивитися летовище через збільшувальні скельця. В аеропорту Париж-Північ не було наземного радара, тому все, на що Гастон міг покладатися, – це власні очі.

Роздувши від напруження ніздрі, чоловік перевів погляд правіше, придивився до будівлі допоміжної пожежної станції, розташованої за обома смугами приблизно напроти Термінала 1, і порівняв її із розташуванням снігоочисника.

«Близько... Якого біса він так близько до неї?» – страх розростався, Гастону здалося, наче хтось вимахує у його голові довжелезним уривком сталевого троса.

А тоді раптовий порив вітру розірвав снігову запону, на мить відкривши центральну частину летовища. Лем'єр побачив паралельні смуги синіх вогників, що обрамляли доріжку Альфа-Хотел, і жажнувся, зрозумівши, що доріжка порожня. «?veraasen'a» на ній не було. Це означало, що снігоочисник знаходиться десь між Альфа-Хотел і пожежною станцією, тобто, якщо відкинути безглузде припущення, що «?veraasen» чеше навпростець через поле, єдине місце, де він може реально знаходитись, – це... злітна смуга 04R-22L.

Гастон замлів.

«Цього не може бути!»

– Послухайте, він... в-він... – старший зміни промовляв голосно, щоб чула вся зала, але з переляку став затинатися (наступного вечора Жан Лебрюн, метеоролог, під час бесіди зі слідчим стверджуватиме, що Гастон Лем'єр почав сивіти вже тоді). – В-в... він т-точно н-на 22R? – чоловік схопився рукою за горло, наче намагався себе вдушити, рвучко відхилився від вікна і закричав: – Скажіть мені, що с-снігоочисник на б-ближчій до терміналів смузі!!!

У залі управління польотами запала глибока тиша. Диспетчери мовчки підводились над робочими місцями, вдивляючись у темряву за вікнами.

Гастон кинувся до передавача:

– Який канал? – чоловіка трясло, й у той момент не лише Жан Лебрюн, але й усі, хто знаходився поруч зі старшим зміни, побачили, як волосся тридцятидев'ятирічного Лем'єра біліє на очах.

– Одинадцятий, – ледь чутно підказав один із диспетчерів.

Гастон клацнув перемикачем і, притискаючи навушник до голови, метнувся назад до вікна:

– RS 400! «?veraasen RS 400»! Доповідайте негайно: на якій ви смузі?!

Почуту відповідь Гастон Луї Лем'єр закарбує у пам'яті на решту життя. Вона снитиметься йому щоночі, дзвенітиме в голові щоразу, коли він опинятиметься сам на сам із власними думками, гноїтиме його зсередини, неначе ракова пухлина. Гастон більше ніколи не наблизиться до жодного аеропорту, а від випадково почутого звуку реактивного лайнера його – людину, що провела в диспетчерській вищій третину життя, – корчитиме, мов хворого на епілепсію.

Бо те, що пролунало в динаміку, розмежувало все його життя на «до» і «після»:

– Диспетчерська... е-е-е... а на якій я маю бути?

10

13 лютого 2013, 22:03 (UTC +1)

У повітрі над міжнародним аеропортом Париж-Північ

Пориви вітру кидались на літак, як сторожові пси, перетворюючи останні хвилини перед приземленням на пекло. «ААРОН 44» наближався до аеропорту Париж-Північ, з останніх сил утримуючись на глісаді.[40 – Глісада – траєкторія польоту літального апарата перед приземленням.] Секунд тридцять тому лайнер перетнув нижню межу хмар, але ні Ротко, ні Ріггсон цього не зауважили: сніг сипав настільки щільно, що ніякої різниці між хмарами та

власне завірюхою не було. Дві пари потужних фар, розташованих на крилах у місцях з'єднання з фюзеляжем, вихоплювали з темряви лиш ошаліле нуртовище сніжинок.

Метью Ріггсон занервував. Від землі їх відділяло менше двохсот метрів, але пілоти не бачили жодного вогника, що вказував би на наближення до аеропорту. Непросто зберігати самовладання, коли мчиш до землі в умовах нульової видимості, покладаючись лише на покази приладів; коли здається, що тієї землі більше немає, що в усьому всесвіті не існує нічого, крім п'яни й бурану; коли залишається тільки молитися, щоби те, що вирине перед тобою наступної миті, виявилось чистою і яскраво підсвіченою посадковою смугою, а не ангаром технічного обслуговування чи пасажирським терміналом.

Занепокоєння другого пілота передалось більш досвідченому Радиславу. Українець кинув погляд на альтиметр. 180 метрів. За нинішньої вертикальної швидкості (3,5 м/с) до приземлення лишалося менше хвилини.

Землі не було.

– Лупить, дай Боже, – сказав Ротко, кивком указавши на заліплені снігом і п'янкою вікна. Сказав, аби не мовчати.

Метью у відповідь навіть не розтулив губ.

Короткочасний порив вітру вдарив по крилах зверху, і літак відчутно просів. Нутрі та шлунки пілотів підперли легені. У ту ж мить у навушниках пролунав голос диспетчера:

– 1419, підтримуйте висоту. За моїми даними, опускаєтесь нижче від глісади.

Через значну бовтанку автопілот частково відімкнувся, і частину функцій з керування літаком виконували пілоти. Керував літаком Радислав, а тому відповів диспетчеру:

– Диспетчерська, все під контролем, набираємо, – Ротко посунув важіль керування тягою двигунів уперед і злегка потягнув штурвал на себе, повертаючи літак назад на глісаду. По тому доказав: – Сильна бовтанка.

– 1419, вас зрозумів. Продовжуйте посадку.

Через секунду Метью Ріггсон схвильовано доповів:

– Проїшли сто метрів.

Радислав хотів заспокоїти другого пілота, але не встиг розтулити рота, коли черговий порив вітру скубонув літак і виштовхав його на кілька метрів угору.

– Уф!.. Хай йому! – українець ледве стримався, щоб не загарчати. Долоні спітніли, і на той момент Радислав уперше серйозно замислився над тим, що може не посадити літак і буде змушений йти на друге коло або взагалі

завертати на запасний аеропорт. Якщо бовтанка біля землі посилиться, йому не вдасться притримуватися глісади, а тоді...

Метью не на жарт розхвилювався:

– Капітане, менше сотні, я її не бачу... не бачу смуги!

Ротко, недослухавши, перебив бельгійця і грубувато випалив:

– Ме?те, не шарпайся. Ми на глісаді. За чверть години питимемо каву в кімнаті для відпочинку.

Різкість у голосі подіяла: Метью Ріггсон відновив самовладання, та через три секунди не втримався і випалив знов:

– Сімдесят метрів. Де вона?

Українець важко дихав:

– Усе в нормі! Видивляйся.

Радислав лівою рукою тримав штурвал, правою вчепився в регулятори тяги двигунів, Метью мав би стежити за висотою і швидкістю, але обидва, витягнувши шиї, вгризалися очима у снігове місиво за вікнами кабіни. Нічого не змінювалось – та ж сама круговерть з чорноти та снігу, що на швидкості налипав на вікно. І тільки покази альтиметра неухильно скочувались до нуля.

60 метрів...

«Ще сотня футів, – подумав Радислав, – і посадку дове...»

Несподівано другий пілот вигукнув:

– Є... Є візуальний контакт! Бачу вогні смуги.

Українець подався вперед. Крізь, здавалося, непробивну товщу завірюхи проступили три ряди світлових цяток – червоні з боків і біла в центрі. Вони простягалися вдалину, зникаючи в хуртовині. Посадкова смуга!

– Підтверджую, – Радислав видихнув і прибрав руку з важелів тяги. – Сідаємо!

Метью Ріггсон хотів відрепортувати, що почув команду, але не встиг. Літак перетнув позначку висоти 50 метрів, після якої другий пілот повинен був, спостерігаючи за альтиметром, уголос відраховувати метри, що залишалися до землі.

– П'ятдесят метрів... – спокійно відчеканив бельгієць.

Смуга проступила чіткіше.

– Сорок...

Праворуч вигулькнули вогні паралельної посадкової смуги і магістральної руліжної доріжки Альфа-Хотел. Далі за ними крізь сніжну масу прорізались вогні терміналів і наземних ліхтарів. Будівлі аеропорту Париж-Північ впливали із завірюхи, немов зображення на щойно відзнятій полароїдній фотографії.

– Тридцять...

Радислав обома руками стискав штурвал і не зводив очей з торця смуги 22L, готовий відреагувати, якщо який-небудь вихор спробує в останній момент зіштовхнути «ААРОН 44» з глісади.

– Двадцять...

До восьми широких білих ліній, якими позначено початок смуги, лишалось не більше ста метрів. І в цей момент українець помітив таке, від чого волосся на потилиці здриглося.

– Що за?! – Радислав зіпнув ротом, наче викинута на берег рибина. На мить чоловіку перехопило подих. Зрештою він гримнув російською: – ТВОЮ МАТЬ!

Другий пілот скинув голову.

Погляд Ротка сфокусувався на нечітко окресленій громадині, що стриміла просто в центрі посадкової смуги за кілометр від літака. Вже в ту мить командир екіпажу мав би зреагувати, ривком переставивши важелі тяги двигунів у положення «TO/GA»[41 – Перемикач «Take-off/Go around» (англ. «Зліт/Друге коло»), або «TO/GA» – це перемикач на автоматі тяги в кабіні пілотів сучасних пасажирських лайнерів, що має два режими: «Зліт» і «Друге коло». Перший режим використовують під час зльоту, другий – активують перед заходом на посадку. Якщо раптом під час заходу на посадку пілот розуміє, що з певних причин не може здійснити безпечне приземлення, перестановка важелів тяги в положення «TO/GA» забезпечує миттєве збільшення тяги двигунів, деактивацію автопілота (щоб літак припинив спуск по глісаді) і блокування будь-яких команд автомата тяги, котрі призначені для втримання літака в посадковій конфігурації. В екстреній ситуації застосування перемикача «TO/GA» є найшвидшим і найбільш ефективним способом скасувати посадку і повести літак на друге коло.] і потягнувши штурвал на себе. Ротко чітко бачив перешкоду і, попри це, цілу секунду не вживав жодних заходів. Пілот наче задерев'янів. Чому? Бо його мозок відмовлявся опрацьовувати побачене. Незважаючи на те, що зір визнано основним органом чуття людини, очі насправді є вельми ненадійним джерелом інформації. Протягом секунди в голові Радислава снігоочисника не існувало з тієї простої причини, що його мозок вважав, що снігоочисника не може, а точніше – не мало би бути на діючій злітно-посадковій смузі.

Хтозна, можливо, саме ця секунда мала вирішальне значення.

Першим зорієнтувався Метью.

– Снігоочисник! – заволав другий пілот, упізнавши в громадині із розмитими обрисами машину для розчищення смуг від снігу. Не чекаючи команди капітана на скасування зльоту, він пересунув важелі тяги двигунів уперед – на повну потужність – до перемикача «TO/GA».

Одночасно з рухом Метью Ріггсона в навушниках пілотів залунав переляканий голос диспетчера:

– «Континенталь» 1419! Набирайте! Набирайте висоту!!! – хтось із зали управління польотами спробував попередити екіпаж, сподіваючись, що пілоти встигнуть вивести лайнер на друге коло.

Радислав Ротко кліпнув і, все ще не до кінця усвідомлюючи чи, мабуть, не вірячи в те, що відбувається, машинально спробував відповісти:

– Е-е... диспетчерська... – і згаяв ще півтори секунди. «ААРОН 44» секунду тому зі швидкістю 135 вузлів пролетів над торцем посадкової смуги 22L і, продовжуючи втрачати висоту, наближався до двох широких поздовжніх рисок, що розташовані за триста метрів від краю смуги і якими позначають точку торкання. Засніжене летовище мелькало за вікнами кабіни з кошмарною швидкістю – ефект від зближення із землею. На той момент висота лайнера над смугою була не вищою від семи метрів – заледве висота двоповерхового будинку.

Зрештою через дві з половиною секунди після того як молодий Ріггсон самотійно перевів двигуни у злітний режим, Радислав струснув заціпеніння і гарячково скомандував:

– Go around!!! Full power! [42 – На друге коло!!! Злітний режим! (англ.).]
– одночасно тягнучи штурвал на себе.

– Не знаю... Не йде! – злякано бовкнув другий пілот, учепившись у штурвал.

– Що?! – Ротко швидко зиркнув на важелі тяги біля правого коліна, переконавшись, що обидва поставлено в крайню передню позицію. Досвідченому пілоту знадобилась доля секунди, щоб збагнути: перемикач «ТО/GA» активовано.

«ААРОН 44» тим часом, підкоряючись команді з кабіни пілотів, слухняно задер носа і продовжував мчати вперед, витримуючи висоту 5 метрів. Спрацював ефект екранування, [43 – Аеродинамічний екран – ефект різкого збільшення підйомної сили крила під час польоту на невеликій відстані від поверхні води або землі. Екранний ефект – та ж сама повітряна подушка, тільки сформована не шляхом надходження повітря внаслідок дії спеціальних механічних пристроїв, а утворена потоком повітря, що нагнітається під крило динамічно, під час руху літального апарата.] тобто відбивання повітря, відтиснутого крилами до землі, назад і створення таким чином додаткової підйомної сили. Нетривале витримування літака на малій висоті, спричинене екрануванням, трапляється під час посадки будь-якого лайнера.

До снігоочисника лишалось трохи більше шестиста метрів.

– Не йде!.. – з відчаєм повторив Метью. Радислав чи то не почув, чи то не зрозумів другого пілота. – Господи, не вбивай мене! – запанікував другий пілот.

Одночасно із розпачливим вигуком бельгійця кабіну затопив гул двигунів, що вийшли на повну потужність. Стрілки на цифрових дисплеях, що відповідають

параметрам N1 та N2, рвонули до позначок 100 %. «ААРОН 44» наче прокинувся, але висоти не набирав. Річ у тім, що відхід на друге коло з гранично малої висоти безпосередньо перед приземленням, коли вже прийнято рішення і віддано команду «Сідаємо!», є напрочуд складним і стресовим маневром і для літака, і для членів екіпажу. Навіть якщо вертикальну швидкість у моменти, що передували приземленню, було витримано в межах норми (3,5–4 м/с), двигуни літака не можуть забезпечити створення такої тяги, яка б уможливила моментальне нівелювання кінетичної енергії, спрямованої до землі.

«ААРОН 44» просів, торкнувшись колесами смуги, і тут-таки, підхоплений двигунами, що ревли, перемелюючи сніг з чорнотою і вітром, відірвався від землі.

– Метью, давай на себе! На себе-е!!! – закричав Радислав.

Пілоти щосили тягнули штурвали на себе. Борючись із перевантаженням, що виникло через різку зміну напрямку руху, обое висунулися з крісел і приклеїлися поглядами до вікон, кожен зі свого боку, намагаючись понад високо задертим носом лайнера розгледіти, скільки лишилось до снігоочисника.

Від дванадцятитонної машинерії їх відділяло менше трьохсот метрів.

– Давай! Давай! Давай! Давай же, блядь! – на цей раз Радислав горлав українською, адресуючи свої слова не Ріггсонові, а літаку.

«ААРОН 44» став на крило і почав повільно набирати висоту. Дуже повільно.

Із вікон зали управління польотами за літаком невідривно стежило кільканадцять пар перелякано витріщених очей. Посивілий Гастон Лем'єр стояв, затуливши половину обличчя зведеними до купи долонями, і не дихав. Він намагався відвернути голову, але очі наче примерзли до снігоочисника.

Яскраве світло руліжних фар українського літака затопило сліпучим полум'ям кабіну «?veraasen'a». Ноель Леграс, чорношкірий водій, злякано обернувся і заляк, побачивши, що з нутрощів снігового бурану на нього вивалюється сорокаторний літак. Хлопчина обісцявся і за мікроскопічну мить збагнув, наскільки дріб'язковими й марними були його хвилювання через Светлану. Тепер він готовий був на що завгодно, готовий був споглядати, як його колишню пасію по три рази на день грають усі підстаркуваті менеджери «ArcelorMittal», аби лише не бачити того, що сунуло на нього із розлючених небес. Ноель крутнув кермо праворуч, намагаючись прибрати снігоочисник зі смуги, хоча в глибині душі розумів: маневр марний. Якщо літак не підніметься достатньо високо, зіткнення не уникнути: надто велика різниця у швидкостях лайнера та неповороткого автомобіля з довжелезним причепом.

Відстань між «ААРОНОм 44» і «?veraasen'ом» скоротилась до ста метрів.

Два турбовентиляторні двигуни Д-436-44, розроблені Запорізьким конструкторським бюро «Прогрес» і виготовлені на заводі «Мотор-Січ», разом генерували 136 тисяч ньютонів тяги – неймовірна потужність як для регіонального реактивного лайнера, але цього було недостатньо.

Уже коли снігоочисник щез із поля зору, сховавшись за носом літака, Радислав Ротко подумав про завтрашню зустріч в аеропорту ім. Шарля де Голля. Він прийде з квітами. Чому він раніше не подумав про квіти? З величезним букетом червоногарячих троянд! Марині має сподобатися. Чоловік уявив, як пригорне й поцілує дружину, стисне вередливу Асю і тут же, просто в залі прильотів, вручить Оленці коробку з iPad'ом. Він мріяв, як вони обійматимуть його, щасливо посміхаючись... Картинка не протрималася й секунди. Зникла, розсипалась, наче картковий будиночок. Коли Радислав востаннє бачив снігоочисник, той був надто, надто близько.

«Усе, блядь, пиздець!» – торохнуло в голові пілота. Не буде ніякої зустрічі! Не буде ніяких троянд. Оленка не дочекається планшетного комп'ютера. Марина не зіщулиться в його обіймах. Знаючи, що один із бортових самописців веде запис розмов у кабіні, Радислав захотів щось сказати, швидко промовити щось таке, щоби потім, коли записи розшифрують, його сім'я зрозуміла, як сильно він їх любить і як за ними сумуватиме, хай де опиниться.

Чоловік промовчав, не дібравши слів.

До зіткнення лишилося менше секунди.

Гастон Луї Лем'єр заплющив очі, зрозумівши, що борт 1419 не встигне набрати висоту і віддалитись від землі на безпечну відстань.

Ноель Леграс, зрозумівши те ж саме, істерично закричав і притиснув голову до керма.

«ААРОН 44», помалу звільняючись з обіймів сили тяжіння, злетів на чотири метри над смугою – майже достатньо, щоб перелетіти «?veraasen». Майже...

Права стійка шасі літака, практично одночасно з правим двигуном, врізалася в кабіну снігоочисника, розірвавши метал, наче намоклий картон.

Останнім, що прозвучало в кабіні авіалайнера, була спокійна, навдивовижу суха і безбарвна, фраза Метью Ріггсона, другого пілота:

– Мам, je t'aime! [44 – Ма, я тебе люблю! (фр.).]

11

Рівно о двадцять другій годині чотири хвилини і двадцять секунд правий двигун «ААРОна 44» розносить на друзки кабіну «?veraasen'а», перетворюючи на холодець голову і верхню частину тулуба Ноеля Леграса. Потрошені лопаті вентилятора, шматки компресора та трубопроводів розпорюють надвое праве крило авіалайнера. Хмара безформних уламків нищівними бризками протинає розташований у крилі паливний бак. За тисячну долю секунди кінетична енергія деталей, що миттєвість тому утворювали центральну частину крила та турбіну, перетворюється на теплову, температура в роздертому баку стрибкоподібно зростає до 400 °С, й авіаційний гас, якого, зважаючи на

невеликий час перельоту, залишилось чимало, вибухає. Через півсекунди вогонь під тиском проникає крізь тріщини між крилом та фюзеляжем, підпалюючи рештки пального в головному баку.

Центральну ділянку «ААРОНа» поглинає вогняна куля.

Зіткнення правого крила зі снігоочисником створює крутий момент, що зумовлює розвертання лайнера впоперек злітно-посадкової смуги й одночасне втиснення його лівим крилом у землю. Все разом – тиск і жар від вибуху, колосальні інерційні сили, що виникли після різкого розвертання, а також опір крила, що вперлося в землю, – породжує перевантаження, які під час проектування «ААРОНа 44» не було передбачено. З моторошним скреготом літак розколюється на три частини, руйнуючись у двох місцях: одна лінія розриву проходить за крилами, друга – за півметра до місця з'єднання крила із фюзеляжем.

Тим, хто летів у хвості лайнера, щастить. Через стрімке гальмування й розвертання, сили, що діють на цю ділянку літака, є найбільшими. Одинадцять пасажирів і двоє членів екіпажу гинуть миттєво, не встигнувши злякатися: інерційні сили настільки потужні, під їхньою дією шийні хребці жертв розкришують, немов у каменедробарці.

Ці ж самі сили розвертають задній уламок «ААРОНа» хвостом уперед і тягнуть через засніжене летовище на південь, просто під ворота допоміжної пожежної станції. Фюзеляж із тринадцятьма мертвими тілами, що перед розколом хапнув у розірваних баків трохи гасу та вогню, вкривається плямами кволого полум'я.

Пасажирам центральної частини лайнера щастить менше. Вони переживають момент зіткнення, але вже наступної миті підлога під ними вибухає, харкаючись полум'ям і гасом, заповнюючи кожен кубічний сантиметр простору озвірілим вогнем, – детонує центральний паливний бак. Дев'ятнадцятеро людей, відчайдушно волаючи, засмажуються живцем; вони не розуміють, що відбувається, але встигають усвідомити, що по них прийшла смерть. У сімох із них, найвитриваліших, серця б'ються протягом п'яти секунд після того, як шкіра прогорає до кісток.

Середній уламок «ААРОНа» підминає під себе рештки кабіни, грейдер «?veraasen'a» і, залишаючи позаду широкий вогняний слід і шматки лівого крила, котиться на південний захід, урешті-решт зупиняючись у центрі посадкової смуги.

Двадцятьоро, що лишилися у носовій частині літака, – сімнадцять пасажирів, старша стюардеса Вероніка Морель і пілоти – мають найвищі шанси вижити в катастрофі. Носовий уламок вислизає із розжареної кулі, що заковтнула середню частину лайнера, не нахапавшись полум'я. Відколовшись, ніс літака мчить по снігу паралельно із руліжною доріжкою Новембер-Танго до смуги 04L-22R, поступово розсіюючи колосальну кінетичну енергію. На відміну від хвоста в носовій частині «ААРОНа 44» немає рулів висоти чи вертикального стабілізатора, що перешкодили б обертанню, й уже за кілька секунд десятиметровий фрагмент фюзеляжу починає котитися, прокручуючись навколо своєї осі. Людей метелеє, немов у центрифугі.

Найпершим гине молодий Метью Ріггсон. Ще під час зіткнення з «?veraasen'ом» паси безпеки не втримують тіло високого й худого другого пілота, його тулуб прослизає вперед, і двадцятишестирічний бельгієць вривається головою в центральну панель кабіни. Від удару череп розкришується на дрібні осколки, половина з яких тоне в мозку.

Двох пасажирів, що сиділи на місцях 6А та 6С, разом із сидіннями викидає через діру у фюзеляжі. 6А вмирає миттєво, ламаючи шию внаслідок удару головою об землю. 6С приземляється на плече, перекочуючись, пролітає метрів п'ятдесят і витягується на снігу за кілька кроків від забризканої палаючими уламками посадкової смуги. Під час падіння бідолаха ламає хребет у чотирьох місцях, через що лежить у немислимій для здорової людини позі. Він скидається на викинуту у смітник, нікому не потрібну стару ганчір'яну ляльку. За секунду після падіння 6С починає волати. Двоє працівників наземних служб, які на момент катастрофи розчищали світлові табло на перетині доріжки Ліма-Ромео та смуги 04L-22R, згодом розкажуть: якби не бачили все на власні очі, нізащо не повірили б, що людина може видавати такі звуки. Через шок і біль зойки пасажирів із 6С змахують на поєднання десятикратно посиленого реву переляканого осла й скавуління собаки, що потрапила під колеса вантажівки. Крики тривають півхвилини, після чого обриваються.

Незважаючи на те, що решта, п'ятнадцятеро, пасажирів опиняється ніби в барабані пральної машини, що працює на віджим, вони все ще можуть вижити. І вони вижили б, якби перед зіткненням з «?veraasen'ом» усі п'ятнадцятеро були пристебнутими до крісел. У салоні будь-якого літака трапляються розумники, які презирливо пирхають, коли вмикається табло «Застебнути реміні». Чи то під час зльоту, чи то під час заходу на посадку завжди є «герої», що летять непристебнутими, бо, мовляв, нічого з ними не станеться й узагалі правила безпеки написано для мудаків. У носовій частині «ААРОНа», що відділилась від сповитого полум'ям центрального уламка, таких аж троє: місця 2А, 3С і 4Е. Після зіткнення відірваний фрагмент фюзеляжу, перекочуючись, мчить полем. Пристебнутих людей то притискає до крісел, то тягне із них геть. Вони перелякані до смерті й добряче потовчені, але живі... поки салоном не починають літати троє довбнів, які вважають себе розумнішими за проектувальників літаків. Під час першого оберту пасажирів 2А, 3С та 4Е виринає з крісел і з силою торохкає об дах салону. Вони швидко конають, потрошивши шиї і розбивши голови, однак історія на цьому не закінчується. Під час наступних обертів фюзеляжу їхні мертві тіла продовжують літати салоном, наче гумові снаряди, зриваючи голови, проламуючи грудні клітки і градом ударів забиваючи на смерть пристебнутих пасажирів. За хвилину, на момент зупинки передньої частини лайнера між доріжкою Альфа-Хотел і смугою 04L-22R, із п'ятдесяти двох пасажирів і членів екіпажу рейсу 1419 живими лишаються тільки четверо: командир екіпажу Радислав Ротко, стюардеса Вероніка Морель і двоє пасажирів, що спромоглися вціліти під час колотнечі в носовій «центрифузі» – юрист-коротун із місця 1А і невисока тринадцятирічна школярка з місця 5G. Усі четверо в надзвичайно тяжкому стані.

...У західній частині аеропорту Париж-Північ повітря розтинає завивання сирен. Від головної пожежної станції, затоплюючи хуртовину пульсуючим синім світінням, до місця аварії поспішають пожежні машини.

Незаймано-біла завірюха змішується з густим чорним димом.

Розділ II

12

13 лютого 2013, 23:04 (UTC +2)

Печерськ, Київ

У спальні панувала темрява – крізь щільно запнуті портъери не пробивався жоден промінь. Монолітну пітьму розбавляли лише зеленкуваті цифри електронного годинника, що стояв на тумбі наполовину розвернутим до ліжка.

Анатолій Захарович Рева глухо зітхнув, розклепив очі і глипнув на складені з кислотно-зелених рисочок цифри, які, здавалося, повисли в темряві.

23:04.

«Уже ж був заснув...» – сердито подумав чоловік, масуючи ліву частину грудей. З рота неприємно тхнуло алкоголем.

Важкість, що розповзалась по тілу від грудей до кінцівок і вгору по шиї, наштовхнула на думку про те, що його розбуркала чергова екстрасистолія[45 – Екстрасистолія – несвоечасне скорочення серця чи окремих його камер. Вияви екстрасистолії: коротка пауза у серцебитті, надалі – потужний компенсаторний викид крові, що іноді спричиняє виникнення неприємних, можливо, болючих відчуттів. Екстрасистолії трапляються у 60-70 % людей. Факторами ризику появи екстрасистолії є стрес, куріння, а також уживання алкоголю, міцного чаю й особливо – міцної кави.] – серце завмерло на хвилю, а тоді, немов схаменувшись, гупнуло з подвійною силою, викликавши малоприємне відчуття, яке Анатолій Рева про себе називав «важкою кров'ю». Таке визначення навряд чи припало б до смаку кардіологам, адже екстрасистолії і супутні їм проблеми ніяк не пов'язані з кров'ю, однак щоразу після потужного компенсаторного «бух!», що стрясало груди, Реві здавалося, наче його кров загусає, важчає, перетворюється на клейкувате желе, через що серце не може її проштовхнути й ошаліло буцає, прокочуючи задерев'янілими артеріями ударну хвилю.

Останнім часом екстрасистолії почастишали, особливо посеред ночі, хоча Захарович тим не переймався. У грудні йому виповнилося шістдесят два – нічого дивного в тому, що серце почало вередувати. Крім того, Анатолій Рева знав, що самі по собі екстрасистолії не є небезпечними: вони, очевидно, передвісники серйозніших проблем із серцем. От тільки скільки йому там залишилось. Рева думав, що коли ті серйозні проблеми виникнуть, йому й так прийде час помирати.

23:04... Ніколи раніше відчуття «важкої крові» не підкидало його так рано. Зазвичай екстрасистолії починали гупати під ранок, приблизно між четвертою та п'ятою годинами. А сьогодні Рева розбудило до півночі. Щойно подумавши про це, Анатолій Захарович збагнув, що на цей раз усе інакше. Важкість у руках є, а пришвидшеного ритму немає. Він насилу вловлював серцебиття під рукою, що масувала зажирілі груди.

Удруге тяжко видихнувши, Рева ривком сів на ліжку, підтягнувши ступні до великого живота. «Що за фокуси?...» – сонливість наче вітром здуло. Незнайоме відчуття – особливо незнайоме відчуття в ділянці серця – будь-кого насторожить.

«А раптом так починається інфаркт?»

Чоловік приклав великий палець до лівого зап'ястка. Серце клацало рівно, але кволо. Він кілька разів глибоко вдихнув і видихнув, відчуваючи, як серцевий ритм сповільнюється, а удари сильнішають. Ніби все нормально, це точно не інфаркт, та неспокій не вивітрювався. Рева щось відчував, щось гнітило його, хоч і не міг утямити, що саме.

«Мабуть, якась херня наснилася», – вирішив Анатолій Захарович і тут-таки почув, як внутрішній голос, протискуючись крізь трансформаторне гудіння в голові, насмішкувато припустив: «...а може, хтось просто перебрав...»

Рева гнівno хекнув і по-бичачому мотнув головою. Бути такого не може! Звісно, він добряче заклав за комір – протягом цілого дня після повернення з Франції все керівництво АНТК ім. Аронова пиячило по-чорному. Рева вихлебтав коньяку та віскі не менше за інших, значно молодших колег, але міру свою знав. Власне, Захарович міг пити, як верблюд, що місяць без передиху чвалав пустелею, і при цьому практично не п'яніти, чим дуже пишався. Анатолій належав до вимираючого виду функціонерів, виплечаних у період дрімучого застою в СРСР: вимогливий, відповідальний, відданий роботі, – зазвичай він не вживав. Зате коли в АНТК ім. Аронова завершували випробування щойно збудованого літака, коли чергове дітище концерну після сотень прискіпливих тестів та перевірок отримувало сертифікат типу і керівники підрозділів збирались за одним столом, щоб відзначити успіх, директор починав жерти в три горла, вливаючи в черево таку кількість алкоголю, яка будь-який інший організм увергнула б у безпробудну кому. На роботі наприкінці 90-х хтось навіть вигадав анекдот: «Знаєте, чому в Захаровича у дворі немає бомжів?... Бо коли вони йому набридли, він почав з ними бухати, і бухав, аж поки не перепив усіх до смерті».

Середа, 13 лютого – наступний день після початку комерційної експлуатації літаків «Аронова» компанією «Франс Континенталь», – була саме тим днем, коли пан Рева дав собі волю і розслабився на повну. Авіатори почали пиячити о десятій ранку і до дев'ятої вечора спорожнили півтора десятки пляшок французького коньяку, серед яких був і «Courvoisier», і «Hennessy», і навіть одна пляшка «Remy Martin Louis XIII» за ціною двадцять чотири тисячі гривень. Поки шофер завозив боса на квартиру, Рева підрахував, що за день вони висмоктали пійла тисяч на сто. (Захарович вирішив не їхати до Іванковичів, села неподалік одеської траси на півдні від Києва, де рік тому збудував собі розкішний особняк. Рева передбачав, що його дружині буде глибоко по цимбалах, що вони там запустили у Франції, і вона,

побачивши, у якому стані причвалав її благовірний, поза всяким сумнівом, влаштує йому завершальну сцену з фільму про останні дні Помпеї. Захаровичу було і зле, і добре водночас, він не хотів ніяких сцен, ніякої Помпеї, через що слушно розсудив, що краще переночувати в київській квартирі, розташованій на сімнадцятому поверсі висотного будинку за кількасот кроків від станції метро «Печерська».)

Порівняно із сьогоднішньою гулянкою вчорашня вечірка, організована французами у великій залі для нарад на другому поверсі головного офісу «Франс Континеталь» у Парижі, виглядала дешевим ранком для дошкільнят. Чи то через вроджену європейську скнарість, чи то з яких-небудь інших причин керівництво компанії влаштувало для української делегації шведський стіл іще більш убогий, ніж той, який пропонували пасажиром у залі відправлень аеропорту Париж-Північ. Із закусок були лише фрукти й мікроскопічні канапки, такі крихітні, що навіть найбільша в довжину ледве перекривала дві фаланги вказівного пальця. (Пізніше на борту «ААРОна 44» VIP-конфігурації, що перевозив членів правління АНТК ім. Аронова та півдесятка лояльних журналістів назад до України, тверезий і тому трохи злий Григорій Авер'янов – права рука Анатолія Реви, перший віце-президент і за сумісництвом виконавчий директор транспортної авіакомпанії «Авіалінії Аронова» – раз по раз повторював, що «...хай би в тих жабоїдів цюцюрки були, як оті бутерброди», провокуючи напади реготу у всіх, хто був на літаку. Сміх спричиняла не сама фраза, а те, як Авер'янов її проказував. Росіянин за походженням, Григорій Авер'янов, хоч і зміг вивчити українську, але досі говорив з акцентом і з натугою вимовляв неслухняне українське слово «цюцюрка».) З алкоголем на французькій вечірці зовсім не склалося. На вибір пропонували недоречне для зимової пори року мартіні, кислувате п'ятиєврове вино або вичахле шампанське, й – о, Боже, у самому серці Франції! – жодної пляшки марочного коньяку. Останнього Рева французам не пробачив. Вилучивши момент, коли вони з Гуеріном опинилися віч-на-віч, Анатолій Захарович натякнув директору, що «Франс Континеталь» з такої нагоди могла б розщедритися на дорожчу випивку. Жан-Робер здивовано глипнув на українського колегу і нічого не відповів. Він не зрозумів, або вдавав, що не зрозумів Реву.

Сидячи в позі Будди посеред свіжозастеленої, ще не вим'ятої постелі, президент Державного підприємства «Аронов» із незрозумілою для себе самого зловтіхою пригадав, що майже весь політ до Києва вони з колегами тільки й говорили, що про скупість французів.

– Свинство, – грузнучи в одному з глибоких шкіряних крісел, розміщених уздовж бортів VIP-літака, бідкався Захарович. – Ти розумієш, Гришо, натуральне, бляха, свинство! Хер з ними, з бутербродами! Але алкоголь?! Ти таке колись бачив, Гришо? Як у столовій!

– Пф-ф, навіть згадувати не хочеться, Захаровичу, – підтакував Авер'янов.

– Невже так важко було накрити нормальний стіл?...

Гриша Авер'янов, надимаючи щоки, кивав.

Зате в Україні авіатори надуддилися і за себе, і за французів. Згадка про те, як смачно пройшов день, остаточно розвіяла незрозумілу тривогу. Анатолій ніжно погладив волохатий живіт і на хвилю поринув у роздуми:

«Дивина яка... – філософствував Рева, промацуючи набряклыми очима щільну, схожу на чорний шовк, темряву у спальні, – і чо' воно так? Така нація, такі напої, а пити зовсім не вміють. Не цінують... – плачливе зітхання. – Куди тим французам до нас».

Переконавшись, що сонний, насичений етиловими випарами мозок здійснює фальшиву тривогу (із серцем нічого лихого не коїться), Анатолій позіхнув і відкинувся на подушку. В ту ж мить у животі заклекотало, немов у чайнику, що закипає, і до горла підступив терпкий ядучо-кислий клубок.

«Ого, які фінти!» – Захарович наморщився, машинально стискаючи губи та блокуючи стравохід. «Фінти» йому явно не сподобалися. Знехотя він визнав, що переоцінив власні сили й із організмом не все так добре, як би йому хотілося: чорт забирай, він таки перепив! За своє життя Анатолій Рева лише раз блював, перебравши горілки; було це давним-давно в далекому 1965-му, коли Толік навчався у 8-му класі житомирської середньої школи № 2. Відтоді Толік, по-перше, навчився правильно пити, закусуючи; а по-друге, набрав маси – нині Рева важив центнер із лишком, що відчутно підвищило здатність організму всотувати алкоголь без руйнівних наслідків для тих, хто навколо цього організму знаходиться.

Утримавши відрижку під кадиком, Анатолій Захарович спробував заплющити очі. Від того тільки погіршало. Голову закрутило скаженим вихором, на секунду Захаровичу здалось, наче щось вирвало його з теплої спальні й вкинуло в тельбухи невидимого торнадо. Темрява підсилила просторову дезорієнтацію, і Рева взявся нестямно жмакати долонями простирadlo, відчуючи, як блювотиння теплою в'юнкою змією лізе вгору стравоходом.

«Ну, ти подивись! Дожився!» – викривив губи, відкривши частокіл міцно зціплених зубів; Захаровичу стало гидко й трохи соромно через те, що от-от повториться діяство, якого не траплялося з 8-го класу. А тоді він згадав про хрумкі, незаймані простирadла (у квартирі на Печерську, по суті, ніхто не жив; улітку тут зупинялась, повертаючись із навчання з Лондона, його дочка від першого шлюбу, два чи три рази протягом року ночував він сам, а решту часу житло пустувало) й уявив, що влаштує йому дружина, якщо він зронить кілька «кулеметних черг» просто посеред чистенького ліжка. Рева запанікував; не розціплюючи зубів, він скинув ковдру, скочив на ноги і, шльопавши босими ступнями по дорогову паркету, побіг до ванної.

Повернення у вертикальне положення і яскраве світло, підсилене глянцевиими білими кахлями ванної кімнати, дозволили Анатолію швидко оговтатися.

«Темрява! Все через кляту пільму», – зрозумів він. Щойно очі змогли зачепитись за який-небудь орієнтир і послати до мозку недвозначну інформацію про місце розташування тіла в просторі, вестибулярний апарат вгамувався і нудоту ніби рукою зняло. Хоча в животі, під діафрагмою, досі глухо клекотало.

Ванна блищала чистотою. Спираючись на вмивальник, Захарович роздивлявся власне відображення у дзеркалі: набубнявілі мішки під очима, неохайна злежала щетина, посічені капілярами очні яблука.

– Яка пика... яка пика... Ви тільки погляньте, панове! – крізь зуби з'ехидничав він. – У темному під'їзді не відрізниш від задниці!

Блідо-жовту шкіру обсіпало бордовими крапками. На вилицях цятки проступили настільки щільно, що практично зливались у суцільні латки. Дружина постійно торочила, що в нього підвищений тиск, але Захарович уперто не йшов на прийом до кардіолога. Ну, наче він не знає, що в нього тиск! Упродовж тих трьох місяців, поки тривали переговори з «Франс Континенталь», його не раз припирило, часом по двічі на день: зашийок наливався свинцем, зазвичай набряклі, завтовшки з олівці вени на тильних боках долонь ставали тоншими за нитки, а в голові гуло так, що вуха закладало. Аби вона знала про екстрасистолії, то взагалі згризла б його до хребта.

Захарович опустил погляд на раковину, проте не відходив від дзеркала, дослухаючись до організму. Нових позивів до блювання не було. Не відчувалося запаморочення чи нудоти. Він почувався добре, наскільки добре може почуватись шістдесятидворічний чоловік, який увесь день пиячив, а потім невідь через що підірвався з ліжка, проспавши менше години.

Усе ж, поміркувавши, Рева вирішив не ризикувати. Попри всі досягнення й регалії, незважаючи на показну суворість у спілкуванні з підлеглими, президент-генеральний-конструктор ДП «Аронов» не був надміру пафосним, глибоко в душі лишаючись звичайним хлопцем із села (батьки Толіка переїхали до Житомира, коли малий перейшов до п'ятого класу). Захарович відступив на крок від рукомийника, розвернувся і став на коліна, правою рукою обхопивши унітаз. По тому схилив обличчя над «філософською чашею», рішучим рухом застромив два пальці лівої глибоко в горлянку і гучно виригав, обдавши долоню гарячим блювотинням.

– Отак краще, старий дурню, – пробурмотав він, віддихуючись. – Значно краще, – з пальців стікав густий коричнюватий слиз. – Тепер можна й поспати.

Секунд п'ятнадцять він стояв, згорбившись над унітазом, упершись ліктями в обідок і тупо дивлячись на обльовану руку. Потім рвучко піднявся, витер туалетним папером лице й долоню і натиснув на кнопку зливу. Зашуміла вода.

Вимкнувши світло, Захарович почовгав назад до спальні. Годинник показував 23:16. Минуло дванадцять хвилин із часу катастрофи «ААРОНа 44», бортовий номер F-CGZE, хоча Захарович цього, певна річ, не знав. На цю мить Жерар Пеллерін, зважаючи на те, що Гастон Луї Лем'єр перебував у стані, близькому до кататонічного ступора, перебрав керівництво аеропортом Париж-Північ на себе й уже знав, що в катастрофі рейсу 1419 загинуло не менше тридцяти людей: рятувальники встигли витягти з-під уламків три десятка понівечених тіл.

Перед тим як улягтися на ліжку, Рева переконався, що обидва його мобільні телефони вимкнено. Чоловік досі не міг збагнути, що розбудило його (а щось же мало розбудити!..), і тому відчував легке пригнічення. Страшенно хотілося виспатись.

Лежачи на спині й занутивши погляд у чорноту, за якою ховалася стеля, Захарович примусив себе думати про щось хороше. Наприклад, про те, чи дадуть йому Героя України за обладку із французами. Майже напевно, що дадуть. Чорти б вас усіх ухопили, кому, як не йому? Ніколи раніше

європейська авіакомпанія не літала на спроектованих і виготовлених в Україні літаках...

13

13 лютого 2013, 23:04 (UTC +2)

Микільська Борщагівка, Київ

О 23:04 Діану Столяр розбудило морозне поколювання між лопатками – хтось наче дмухнув холодним повітрям від шиї вниз уздовж хребта. Вона звела голову і перелякалась, схопивши руками порожнечу там, де мав би бути її син. Та вже наступної миті заспокоїлась: Даня повзав по дитячому гумовому килимку за два кроки від дивана, на якому вона дрімала. За півметра від хлопчика, аристократично схиливши кошлату голову, сидів Грубодупенко, задерикуватий і свавільний котяра, який, як завжди, о дев'ятій повернувся з гульок вечеряти. Попервах, три роки тому, коли Діана підбрала його на смітнику біля під'їзду, Грубодупенко був милим і пухнастим кошенятком, якого в перший же день після «всиновлення» нарекли Рижиком. Жінка якось прогавила той момент, коли Рижик вимахав в абсолютно некеровану шестикілограмову звірюгу з очевидним нахилом до насильства і деспотичними замашками, якого ненавиділи всі коти й сусіди в радіусі трьох кварталів. Грубодупенком його почали величати на другому році життя, і відтоді ця кличка повністю затерла «ванільне» перше ім'я, дане під час «усиновлення».

«Господи», – Діана зиркнула на настінний годинник і зрозуміла, що, сидячи, проспала цілу годину. Вона присіла на диван заколисувати меншого сина відразу по десятій вечора, а потім... вирубилась. Жінка провела рукою перед очима і кліпнула, переконуючись, що їй не ввижається: Грубодупенко притих навпроти Данила і зацікавлено спостерігає, як малюк грається камінцями, привезеними з минулорічної, першої у його житті поїздки до моря. Десять півроку тому Даня, підкоряючись притаманній його вікові непереборній жазі пізнавати світ, ледь не задушив Грубодупенка. Не зі зла, просто перевіряв, скільки коти можуть витримати без повітря. Рудого врятував збіг обставин. Діана смажила рибу на кухні, дивуючись, куди запропастився котяра: зазвичай під час приготування вечері його від стола бульдозером не відтягнути, тим більше, коли готують рибу, а тут – навіть не нявкне. Непокоячись, що рудий бандит якимось чином прослизнув на балкон, звідки успішно спікірував на подвір'я, вона почала його кликати... За хвилину до того Даня заскочив кота сплячим і, скориставшись такою кричущою безпечністю, розпочав експеримент. Почувши голос мами, він утямив, що їй потрібен котик, і приволік Грубодупенка на кухню, так би мовити, не припиняючи процесу – не розчіплюючи рук. На той момент, коли хлоп'я підступило до плити, гордовито виставивши (все ще тримаючи за шию) кота перед собою, Грубодупенко здався – припинив пручатися.

– Иця! Ма! Иніс... Иця! Иця!

Ліве око Грубодупенка страхітливо випирало з очниці (праве він утратив під час бійки із сусідським котом), передні лапи безсило звисали вздовж тіла, задні волочились підлогою.

– Даню! – Діана не знала, сміятись чи плакати, видираючи зм'якле тіло з рук сина. – Відпусти! Так не можна – задушиш його!!

Грубодупенко оклигував півдня. Через тиждень після невдалої спроби асфіксії сталась нова ескаляція конфлікту. Відтоді, як навчився ходити, Даня не давав спокою Грубодупенку: бувало, що по кілька разів на день заганяв кота під диван, а потім сам же намагався його звідти витягти. Проблема полягала в тому, що диван був низьким, шестикілограмовий котяра ледве залазив під нього, а це означало, що Данило оббігав довкола канапи швидше, ніж кіт під нею крутився. Одного чудового червневого дня Даня загнав Грубодупенка під диван, зайшов з тилу і спробував витягти за хвіст. Кіт шипів і борсався, хлоп'я ніяк не могло вхопити хвоста, а тому просунуло ручку глибше і вчепилося в те, що в Грубодупенка під хвостом. До цього моменту, попри кепський характер, Грубодупенко не займав дітлахів, певно, не вбачаючи в них достойних суперників, а можливо, усвідомлюючи, що людські дитинчата поводяться так нахабно не від великого «ума» і їм слід пробачати. Зате після того як Даня спробував витягти його з-під канапи за яйця, ера пробачливого нейтралітету скінчилася... Даня ревів голосніше за сирени, якими сигналізували про наліт німецьких бомбардувальників під час Другої світової війни. Чути було на весь під'їзд. Коли налякана до смерті Діана ввірвалась у кімнату, Грубодупенко сидів у хлопчика на голові й ошаліло кусався. Віддерши кота від роздряпаної голівки, жінка подякувала Богові, що малюк залишився зі скальпом. З того часу Данило і Грубодупенко перебували в стані холодної війни, тож Діана неабияк здивувалась, побачивши, що кіт і хлоп'я вмостились на відстані півметра, не виявляючи агресії. За той час поки вона клювала носом на канапі, впершись підборіддям у груди, ця парочка могла перетворити спарену з кухнею кімнату на декорації для фільму про облогу Сталінграда, але цього не сталося. Даня бавився камінцями, а кіт наглядав за ним, неначе паж за родовитим шляхтичем.

Діана страшенно не любила, коли Данило вивалював на підлогу півкілограма дрібних мушель і камінчиків, оскільки малий ніколи сам їх не прибирав, і потім камінці валялися по всій квартирі – у складках дивана, у ліжках, в одязі, у взутті, у чашках і тарілках, необачно залишених на критично малій висоті (протягом перших двох із половиною років шлюбу, коли стосунки у сім'ї були відносно нормальними, вони з чоловіком називали цю висоту «межею тотального винищування» – висота табуретки плюс п'ятдесят сантиметрів: будь-яка річ, залишена нижче цієї позначки, мала зникаюче малі шанси зберегти структурну цілісність), але не забороняла сину ними гратися. Майже три місяці Діана самотужки давала раду собі, двом малолітнім шибайголовам і напівдикому забіяці-коту. Вона готова була дозволити їм гівном бавитися, аби лише викроїти хвилинку вільного часу та зайнятись своїми справами або просто відпочити.

– Дань... – притишено покликала жінка. Нуль на масу. – Данило! – голосніше й суворіше, та все ж не настільки голосно, щоб розбудити старшого – чотирирічного Артема, який уже дві години, як бачив сні в ліжечку. – Час спати.

Грубодупенко блимнув одним оком на хазяйку, кілька разів лизнув плече, підвівся і перевальцем почалапав у напрямку батареї. Мовляв, пост здав, приймай спиногриза, за час чергування надзвичайних подій не трапилося.

Данило повернув до мами зосереджене личко і пролопотів:

– Амі, амі! Ла-ли... аюся, – а тоді дуже чітко й захоплено: – Мо-ре!

За місяць Данилові виповниться два роки, але він досі не розмовляє. Точніше – він говорить дуже багато як для дворічного, але ніхто його не розуміє. «Море» було його першим словом, і поки що одним із двох, значення яких можна було зрозуміти, не звертаючись за допомогою до логопеда чи команди дешифрувальників із СБУ. Другим словом було «Гена» – таткове ім'я. І це бісило Діану, доводило її до сказу, бо слово «мама» з невідомих причин Даня ігнорував. Він знав його, розумів, що воно означає, але чомусь вимовляв неохоче.

– Так, море, – усміхнувшись, повторила Діана. – На морі було гарно, правда? – але посмішка згасла, щойно погляд пробігся по розсипаних на підлозі морських камінцях. Ще одна причина, через яку жінка незлюбила гальку й мушлі (і про яку навмисно уникала думати), полягала в тому, що камінці Даня назбирав з Геною, і саме Гена наполіг, щоб вони притягли весь цей баласт додому.

– Ходи до мене, – вона простягла руки, запрошуючи сина до себе на коліна. Спроба № 2: можливо, цього разу вдасться заколисати бешкетника раніше, ніж заснути самій.

– Амі! Мо-ре! Аюся, – Даня насупився, показуючи, що не хоче спати, а хоче гратися.

– Гаразд, добре, можеш взяти камінці із собою.

Малюк просяяв, компромісний варіант його цілком влаштовував, на мить зосередився, вибрав два гладенькі камінці (один завбільшки з куряче яйце) і тільки тоді поліз до мами на коліна.

– Море... – прошепотів він, уможовчуючись зручніше. Це слово не сходило з його вуст із серпня минулого року: враження від тритижневого відпочинку у Феодосії були настільки сильними. Для Діани воно стало болючим нагадуванням про останні сонячні дні у сім'ї, про час, коли все було нормально, не те щоб добре, але о'кей – як у всіх; коли Гена ще був поряд і одна згадка про його довгообразне обличчя не викликала в неї рвотного рефлексу.

Куди не глянь, усе нагадувало про Гену. Діана починала тихо ненавидіти своє житло – затишну двокімнатну квартиру у ведмежому закутку на південному заході Києва. Все в ній, абсолютно все – посуд, меблі, запахи, навіть подряпини на стінах, – наче електромагніт, відхиляло її думки і воскрешало в пам'яті образ чоловіка. Зрештою, а чого вона хотіла? Не минуло й трьох місяців відтоді, як вона випакувала Геннадія.

Заколисуючи сина (Даня згорнувся клубочком, стискаючи в долонях по камінчику і з останніх сил намагаючись не заснути), Діана прикусила губу.

Рішення спровадити чоловіка не було покvapливим, вона гарно все обміркувала й зважила, та, попри це, щойно за Геною, грюкнувши, зачинилися двері, пошкодувала про те, що вчинила. Сумніви не полишали ні на мить, підлотні думки «а що якби...» і вдень, і вночі розпирали зсередини голову. Неймовірно важко жити, продовжувати займатись буденними справами, терзаючись через вимушений, малоприємний вчинок, і водночас із цим усвідомлювати, що інших варіантів не було: вона не могла не вигнати того телепня. Просто не могла. Навіть зважаючи на те, що п'ять років була з ним у шлюбі і народила від нього двійко дітей – двох чудових, але таких різних хлоп'ят.

Діана нізачо не наважилася б вказати Гені на двері, якби не вірила, що він не спробує повернутися. І Гена справді пробував, разів п'ять чи шість. Спершу – через тещу, Діанину маму, котра мала слабкість до поетів і завжди ставала на бік зятя (чим, природно, дратувала дочку). Всі спроби з тріском провалилися. Потім – намагався дотелефонуватись, але Діана вперто не відповідала. Коли стало зрозуміло, що поговорити по мобільному не вийде, Гена вирішив перехопити Діану на дитячому майданчику, але жінка відвернулася і, тягнучи за собою здивованих хлопчаків («Гена! Гена!» – кричав молодший; старший тільки вдома запитав, чому вони не можуть побачитися з татком), швидко закрокувала геть.

За іронією долі Гена полишив спроби примиритися якраз тоді, коли Діана готова була йому пробачити. Востаннє він дався знати 2 січня і, певно, шокований тим, що дружина таки відповіла, довго мовчав. Зрештою задерев'янілим від похмілля язиком він пролепетав куце привітання, а наприкінці ледь чутно проказав:

– Я люблю тебе, Діано.

– Це минеться... – відповіла вона і поклала трубку. На очі навернулися сльози. Діана не любила його, давно не любила. Не можна мати до людини теплі почуття після п'ятих років спільного з нею життя, котре й співіснуванням не назвеш, радше якоюсь аномальною формою симбіозу між представниками одного виду; особливо, коли єдина здібність цієї особи, що хоч трохи заслуговує на увагу, – це недовершене вміння римуєвати слова; особливо, коли протягом останніх двох років ця людина почала регулярно зазирати в пляшку, шукаючи натхнення (писака недороблений), і особливо після того, що сталося на тому клятому сайті. І все ж вона бажала, щоб Гена повернувся. Хочеш ти цього чи ні, але ріка, яку називають часом, упродовж п'яти років залишає в тобі чимало намулу. За п'ять років людина, що постійно товчється поруч, обплітає тебе зв'язками-щупальцями і немає способу враз обірвати ці зв'язки. Особливо, коли у вас двійко таких чудових дітлахів. Діана знала, що навряд чи надалі поважатиме Геннадія як чоловіка, про секс із тим засранцем узагалі не йшлося (о-о, ні, дзуськи! не в цьому житті і не на цій планеті!..), але й життя без нього не уявляла, крім того, зараз їй, як ніколи, потрібна допомога. Жінка вирішила, що під час наступної спроби обов'язково пробачить Геннадія, однак... наступної спроби чоловік так і не зробив. Після 2 січня Гена більше не приходив, не телефонував і не намагався зв'язатися з нею через родичів.

Даня позіхнув, роззявивши рота, наче удав, хоча очей уперто не стуляв.

– Данило Геннадійовичу, ви спати збираєтесь чи ні?

– Аюся! Ати-ати, – відповідь нібито виглядала ствердною, от тільки головою хлоп'я гойдало заперечно.

– Спи. Заплюшуй оченята і спи. А то зараз із коридора прийде старий дід і забере тебе у свій мішок!

Данило Геннадійович умить склепив повіки, аж лоб побрижився. Крихітні пальці конвульсивно стиснули гладенькі камінці.

«Як добре, що ця дурнувата оповідка поки що діє», – подумала Діана. Зі старшим це вже не проходило. Правда, старший укладався без проблем.

Через кілька хвилин, так і не випустивши з рук камінці, Даня заснув. Жінка віднесла його до спальні й уклала на завеликому поки що лежку. Кілька секунд постояла, милуючись по черзі обома синами, що спали на зіставлених упритул ліжках, підіткнула ковдру Артемові і повернулася до великої кімнати.

Діана вилізла з ногами на диван, задерла голову на годинник, а тоді похмуро зиркнула в напрямку кухні. Треба змусити себе насмажити на ранок котлет. Завтра необхідно стільки всього встигнути!

Наступного тижня Діана виходить з декретної відпустки і повертається на роботу. До народження Артема вона працювала менеджером зі зв'язків з іноземними замовниками у відділі маркетингу, продажу та післяпродажного обслуговування ДП «Аронов». Займалась просування «ААРОНа» на європейському ринку, зокрема у Франції, бо у школі, крім англійської, вивчала французьку. Два дні тому, у понеділок, їй зателефонував начальник відділу і розповів, що на носі контракти з Болівією, «Субана» замовляє ще п'ять літаків, а це означає купу паперової роботи, і ненав'язливо натякнув: якщо хоче повернутися, то мусить виходити зараз, через півроку чи навіть через місяць її не чекатимуть. Начальник безцеремонно пояснив, що після смерті її батька, Родіона Столяра, ніхто не триматиме Діану в ДП «Аронов» просто так. Жінка образилась, але погодилась, розуміючи, що не зможе вічно жити на отримані у спадок від батька гроші, бо навіть зраділа, оскільки протягом останніх трьох місяців домашня рутинна кісткою стала в горлі. Без Гени вона поволі перетворювалась на вдосконалену модифікацію кухонно-прибирально-за-дітьми-доглядального комбайна.

Діана відвела погляд від кухні і спробувала відтіснити думку про те, що треба ставати до плити: з наступного понеділка вона на роботі, вранці слід відвести малих у дитсадок, а отже, їжу потрібно приготувати сьогодні, бо завтра їй буде ніколи. Обое – й Артем, і Данило – підуть до садка вперше. Даню не віддавали раніше, бо був малий, а Артем не ходив через те, що у віці двох з половиною років у нього діагностували бронхіальну астму, і лікарі порадили не квапитись. Протягом минулих п'яти місяців повторних нападів не було: схоже, хвороба відступила (лікарі попереджували, що з дитячою астмою так часто буває), хоча Діана все одно хвилювалася.

Обхопивши коліна руками і прихилившись боком до спинки дивана, жінка обдумала все, що має зробити завтра: нагодувати малих, без поспіху зібрати їх, зайти до лікарні та забрати історію хвороби Артема, завести синів до садка, залишити Даню на годину-півтори в ясельній групі, після чого

владнати справи з медсестрою, яка, ймовірно, почне вбиратися, дізнавшись, що в Артема траплялися напади астми. За меншого Діана не турбувалася: Данило був ще тим урвиголовою – себе образити не дасть. Зате від спроби уявити, як адаптуватиметься в дитячому садку її старший син, жінка несамохіть скулилась. Вона боялась нових нападів, і разом з тим розуміла, що не має вибору: чистьоху Артема конче потрібно було здавати в дитсадок. І не лише через роботу. Астма розвинулась, коли Артем був достатньо дорослим, він сприйняв хворобу осмислено, що не могло не позначитись на характері. Хлопчина став в'ялим і не по-дитячому замкненим, відсторонився від активних ігор, зосередившись на комп'ютері та книгах (незадовго до того, як йому виповнилося чотири роки, Артем навчився читати), та найголовніше – через астму виникли проблеми із соціалізацією. У свої чотири роки старший син Діани уявлення не мав, що таке дружба. Для нього це слово було ще одним із численної кількості туманних і малозрозумілих понять дорослого світу на кшталт «іпотеки», «алкоголізму» чи «аліментів». Артему чотири роки, йому час навчитись спілкуватися з дітьми, домовлятися, відстоювати свою думку, бо з кожним роком йому все важче вдаватиметься сходитися з однолітками.

Думки про повернення на роботу неминуче привели до спогадів про батька. Протягом 1999–2012 років Родіон Столяр був головним конструктором ДП «Аронов». Саме Столяр 2001-го став ініціатором проектних робіт зі створення регіонального пасажирського літака «ААРОН 44» і до кінця, коли 26 лютого 2007-го лайнер отримав сертифікат типу, залишався керівником проекту. Щоб відзначити заслуги Родіона Столяра, дві літери для назви літака було взято з його імені. Спочатку результати розроблення нового лайнера позначали скупим заводським шифром «проект 44». Коли підняли питання про те, щоб дати літаку нормальне ім'я, хтось з інженерів запропонував сформувати назву з перших літер імен його розробників. Таких було четверо: Анатолій Рева, президент ДП «Аронов»; Олексій Рудик, хрещений батько Діани, у 2000–2008 роках один із заступників Реви, який лобював «проект 44» в уряді (Олексій Рудик вийшов на пенсію за рік до смерті Родіона); Родіон Столяр і Микола Бахарев, заступник Родіона, що відповідав за випробування та сертифікацію літака і в Україні, й у Європі. З чотирьох імен, написаних російською, склали назву ААРОН: Анатолій – Алексей – РОдион – НИколай. Хтось в АНТК спробував заперечити, мовляв, Аарон – це єврейське ім'я, але на нього зашикали, звинувативши в антисемітизмі. Проект аж ніяк не був пов'язаним із євреями чи Ізраїлем: просто більшості директорів сподобалось звучання нової назви, її затвердили, і лайнер почали просувати під брендом «Aronov AARON 44».

Минулої зими Родіон Столяр несподівано помер на п'ятдесят шостому році життя на третій день після перенесення важкого інфаркту. Діана до крові прикусила губу, згадавши, що не встигла попрощатися з батьком. Вона не могла згадати, коли востаннє перед смертю бачила його. За місяць? За півтора до інфаркту? Він виглядав здоровим і життєрадісним – як завжди, – поки за кілька днів до Нового року їй не зателефонувала матір, повідомивши, що тата неприємного завезли до лікарні. 30 грудня 2011-го Родіон Столяр помер, не приходячи до свідомості.

Пройшло більше року, але й зараз Діана відчула, як очі наповнюються сльозами від згадки про батька. Вона знала, що розчарувала його. Вона любила татка, як нікого іншого, і, попри це, розчаровувала від самого свого народження. Коли Софія Столяр, мама Діани, завагітніла, Родіон

страшенно хотів сина. Він безперестану торочив про те, як навчатиме хлопчика літати, спочатку – на планерах, потім – на одномоторних турбопропелерних літаках, як неквапом плекатиме в ньому потяг до конструювання – магічну здатність вигадувати, а тоді примушувати здійснитись у повітря важезні машини з металу. Родіон мріяв, що колись розділятиме із сином ейфорію, дивлячись, як їхнє спільно спроектоване крилате дітище, що пройшло довгий шлях від креслярської дошки до лискучого красеня з алюмінію і композитних матеріалів, уперше розганяється на злітній смузі, стає на крило і підіймається в небеса, втім... народилась Діана. Другої дитини Софія Столяр не захотіла. Родіон обоожував дочку, з того моменту, коли вона заговорила, ставився до неї, як до рівної, але, мабуть, сам того не усвідомлюючи, виховував її наче сина. Діана це знала, відчувала і, незважаючи на безмежну, часто ретельно замасковану любов до батька, постійно бунтувала. Вона не хотіла вступати до Національного авіаційного університету, не бажала йти на роботу до АНТК ім. Аронова, підкреслено не вдягала шолом, гасаючи з Геннадієм на мопеді Києвом, не послухала батька, який просив її почекати і не виходити заміж.

«Боже, якою я була дурепою...»

Поправивши рукою подушку, Діана лягла на спину і прикрила передпліччям очі.

«До біса ті котлети! Завтра якось упораюсь».

М'язи ніг та спини стугоніли від звичної втоми, але сон не йшов. Жінка перескочила думками у завтрашній день – їй, як ніколи, потрібна була допомога. З Геною було б значно легше. Вона лишила б малих на нього, владнала б усі справи з дитсадком. Та й необхідності відправляти Даню й Артема до садка просто зараз не було б. Хлопчаки мали би більше часу, щоб адаптуватися. Але Гена облажався, підставив її – як завжди. Після того, що сталося у листопаді, вона нізащо не зателефонує йому першою.

Діана відчула, як у грудях зростає ядуча суміш образи й неприязні. Гена ніколи нічого не доводив до пуття! Сатанинське вміння обlamувати все в останній момент було другою найбільш ненависною Діані рисою характеру її чоловіка. Пальму першості, беззаперечно, утримував тривкий, монолітний сплав нетямущості й ліні, який шість чи сім років тому, ще до одруження, жінка сприймала за незначний (ага, ще б пак!..) побічний ефект божественного способу життя молодого й перспективного київського поета на прізвище Геч. Відновивши в думках події минулої осені, жінка зрозуміла те, що її батько намагався ненав'язливо натякнути відразу після знайомства з Геною: її Геч, гроза численних поетичних слемів, автор двох віршованих збірок і улюбленець шмаркачок, – повний мудак. І що найгірше – Гена подобався людям саме з цієї причини. Худорлявий чувак, що гарно римє слова, багато п'є, швидко п'яніє, відчувається своїм у будь-якій компанії і, як очманілий, гасає Києвом на розмальованому маркерами мопеді «Peugeot Elyseo 125». Всі любили Гену, бо Гена був потішним бевзем, і тим самим позбавляли його можливості змінитися.

Діана простягнула руку до вимикача, погасила світло, зручніше вмостилась на дивані і заплющила очі, топлячи в чорній ненависті до Гени кволі закиди здорового глузду про те, що треба присилувати себе і таки насмажити котлет, інакше завтрашній день перетвориться на пекло. Вона ніколи не

розмірковувала про власну ліню, а якщо колись і думала, то намагалась виставити її ще одним виявом непокори надміру педантичному й дисциплінованому татку. Як писав Гессе, ненавидячи когось, ти ненавидиш у ньому те, що є в тобі самому. Те, чого немає в нас самих, нас не хвилює.

Засинаючи, Діана все ще сподівалася, що наступного ранку станеться диво і Геннадій зателефонує.

14

13 лютого 2013, 23:34 (UTC +2)

Печерськ, Київ

Анатолій Захарович Рева проспав рівно сімнадцять хвилин. Удруге він прокинувся о 23:34 і на цей раз точно знав, що його розбудило. На журнальному столику, розташованому у сусідній зі спальнею вітальні, негучно, але настирливо бренькотів примітивну поліфонічну мелодію стаціонарний телефон.

«С-собаки... – подумав чоловік, розплющив одне око і зиркнув на годинник. – Ну, кому може знадобитися тарабанити сюди о пів на дванадцяту ночі?!»

Телефон прoderенчав хвилину і затих. Рева з полегшенням зітхнув.

«Мабуть, дружина, – мигнуло в помутнілому мозку. За відсутності нормального сну голова стала помалу повнитися болем, ниюча пульсація зайнялася у скронях, звідки полізла на лоб і назад на потилицю. Захаровичу було боляче думати. – І чого їй не спиться, старій шкапі?» Крім дружини і дочки, цей номер ніхто не знав.

Анатолій Захарович перевернувся на лівий бік. Щойно він уткнувся носом у холодну частину подушки, телефон, наче знушаючись, запілікав знову. Рева, прикривши праве вухо долонею, тихо заричав. Йому здалося, що на цей раз мелодія лунає гучніше, значно гучніше, а хвилина розтягнулася на цілий рік. Пискляві звуки розпеченими спицями встромлялися в мозок. Уставати він не хотів, бо знав: якщо розходиться, заснути буде важче.

Зрештою телефон стих.

І майже відразу задеренчав утретє.

– Бля! – рохнув Анатолій Захарович, підхоплюючись з постелі. – Я її приб'ю!

Звичайно, прибивати він нікого не мав наміру. Дружина в Реви мала ще той характер, іноді нагадуючи діжку з нітрогліцерином на коліщатках: спробуй тільки зачепи – рознесе на друзки все і вся в радіусі сотні кілометрів. За останні п'ять років Анатолій не міг пригадати жодної сварки, у якій взяв

би гору, але сьогодні він був налаштованим нам'яти вуха «старій шкапі», вишпетити їй так, щоб до смерті пам'ятала. Щоправда, кількох секунд, що відділяли Рева від телефону у вітальні, вистачило для того, щоб у голові зародилися сумніви. А може, ну його на фіг? На дідька псувати такий славний день? Можна зняти й покласти слухавку або – ще краще – висмикнути дріт із розетки. Він недовго повагався, і зрештою злість (про сон у найближчі півтори години можна було забути) перемогла.

Чоловік схопив трубку і вдавив їй у вуха.

– Алло! – найкращим начальницьким голосом, від якого на планерках інженери хіба що в штани не дзюрили, проревів Анатолій Захарович.

– Це Авер'янов, – пролунало в трубці. Від того, як офіційно почав розмову перший віце-президент, Анатолія пересмикнуло. Вони вже років двадцять на «ти», давно відкинули формальності і ніколи не називали один одного за прізвищем. До всього, Григорій прозвучав не так, як завжди, інакше, якось... неправильно. Навряд чи Рева зміг би зрозуміло пояснити, що було не гаразд, за винятком одного: голос був відсутнім. Ні, не так – спустошеним. Від тих двох слів війнуло космічним холодом і порожнечою. Складалося враження, наче Григорій стояв на дні височенної труби, якого-небудь промислового димоходу, і просто промовив «Це Авер'янов» – не викрикнув, а саме проказав, анітрохи не переймаючись, чи хтось почує його нагорі.

Не так офіційність, як незвичний тембр збили Рева з пантелику й утримали в горлянці весь словесний шлак, накопичений за час, поки чоловік човгав від ліжка.

– Звідкіля у тебе цей номер? – спитав Анатолій.

– Твоя дружина дала.

Рева вибухнув, не встигнувши подумати про те, для чого Авер'янов дізнавався у його дружини номер телефону київської квартири:

– Гришо, ти імбецил затраханий!!! Жертва, блядь, пізнього аборту! Якого хера ти їй подзвонив?!

Григорій Авер'янов відповів тим самим байдужим, вакуумним тоном:

– Захаровичу, «44-й» розбився.

Рева заткнувся. По-вепрячому засопів, мізкуючи, пережовуючи щелепами щойно почуту фразу.

Авер'янов несміливо кахикнув і уточнив:

– «44-й» розбився у Франції.

Либонь, сторонньому могло би видатись, що остання фраза майже не відрізняється від попередньої, але в Реви після неї нутрі перевернулися: легені провалилися в таз, а пряма кишка, здавалося, от-от полізе із горлянки. Різниця між «сорок четвертий розбився» і «сорок четвертий розбився у Франції» була колосальною. На початок 2013-го український

серійний завод «Авіант» і російське підприємство ВАСО, [46 – ВАСО (рос. Воронежское акционерное самолетостроительное общество) – авіабудівне підприємство у Воронежі, засноване 1932 року, на сьогодні виготовляє літаки «Ил-96-300», «Ил-96-400Т» та окремі деталі до «Airbus A320».] де «ААРОН 44» збирали за ліцензією, випустили 41 літак, якими оперувало десяток авіакомпаній: «Міжнародні Авіалінії України», корейська «Air Koryo», кубинська «Cubana Airlines», центральноамериканські «Air Panama», «Belize Air», а також російські «Россия», «Полет», «Ангара». По декілька лайнерів закупили Міністерство надзвичайних ситуацій і Міністерство оборони Російської Федерації. П'ять чи шість машин на цей момент проходили випробування перед постачанням замовнику – вони також могли розбитися. Звісно, втрата літака є вкрай неприємною подією, особливо, якщо загинули люди, але одна справа, коли розбивається, приміром, через помилку пілота, літак «Air Koryo» (з кожним із молодих пілотів, які прибули з Північної Кореї навчатись пілотуванню «сорочетвірок», прилетіло двоє «асистентів», які не відходили від стажерів ні на крок, пильнуючи кожен їхній рух, кожен погляд і перехресно спостерігаючи один за одним, що надзвичайно заважало і, безперечно, негативно позначалося на навчанні), і зовсім інша, коли падає абсолютно новенький лайнер на другий день після початку експлуатації в одній із найбагатших країн Європи, котра вперше в історії закупила українські літаки.

«Ні, ні, ні! Чорт забирай, ні-і-і!!»

– Гришо, даю останній шанс. Якщо це твоя п'яна вигадка... якщо це такий сраний жарт, можеш покласти трубку, й обіцяю: тобі за це нічого не буде.

Будь-хто інший на місці Анатолія вилив би на Авер'янова цистерну матюків, проте Рева був не-пальцем-робленим функціонером ще тоді, коли більшість його теперішніх колег каляли ріденьким гіменцем пелюшки, а тому нутром відчував, що ситуація серйозна і зараз не час лихословити. Більше того, щось благальне проступило у його голосі. У глибині душі Рева втямив, що Григорій Авер'янов говорить серйозно. Авіаконструктори можуть нещадно кепкувати один з одного, обсипати колег чорною лайкою, особливо, коли наближається час тестових випробувань, а літак навіть близько не готовий, можуть обдавати холодною водою льотчиків-випробувачів після перших вдало здійснених тестових вильотів, але ніколи – ні уві сні, ні наяву, тверезими чи п'яними – не жартують про авіакатастрофи.

– Захаровичу, – твердо відчеканив Авер'янов, – без жартів. Двадцять хвилин тому «ААРОН 44» розбився під час посадки в аеропорту Париж-Північ.

– Господи Боже... Господи Боже... – залепетав Анатолій Захарович, сподіваючись, що все це сон, подумки бажаючи, щоб ця розмова виявилася підхмеленим маренням. – Як же це... як... як таке могло... Гришо... Господи, Господи... За що це мені?

Наступна репліка прозвучала невлад:

– Я телефонував тобі на мобільний, – не змінюючи тембру, сказав Григорій. Реві здалося, що він чує голос, записаний на плівку. На мить він реально повірив, що хтось повисмикував окремі слова з різних, записаних невідь-коли промов Григорія Авер'янова, зліпив їх до купи і зараз жорстоко розігрує його. Ця віра, примарна соломинка, за яку так хотілось учепитися,

не проіснувала й секунди. Рева не тішився ілюзіями, він розумів (чорт забирай, він зрозумів це ще тоді, коли почув безлике «Це Авер'янов» у слухавці!), що все, що відбувається навколо, – не сон. Усе насправді.

– Я вимкнув їх, – Анатолій метався квартирою, вмикаючи світло в усіх кімнатах – кухня, ванна, туалет, вітальня, спальня, кабінет. Не міг усидіти на місці, мусив виплескувати нервові збудження, мусив робити хоч щось. – Вирубив обидва. Хотів виспатись.

Авер'янов промовчав.

– Ти зараз де? – бовкнув Рева, конвульсивно стискаючи й розтискаючи кулак: невімкнених ламп у квартирі більше не залишилось.

– Їду в таксі до офісу. Гнати службову було б довше.

Остання фраза вказала Анатолію Захаровичу, у яке русло слід спрямувати гарячкову енергію. Він кинувся до шафи. У квартирі ніхто не жив, але дружина мала б лишити якийсь запасний одяг. Розчахнувши дверцята, Рева побачив кілька прозорих пакунків з новими, жодного разу не вдягнутими сорочками і скручені краватки. Справа на вішаку звисав простий темно-сірий діловий костюм. Притискаючи трубку плечем, чоловік закріпив одяг і перекинув його на диван.

– Господи... – мовив він, розриваючи пакунок і дістаючи блакитну сорочку. – А що конкретно сталося? Він звалився в плоский штопор? Викотився за смугу? Загорівся? Вже відомо?

– Ні. Наразі жодних подробиць.

Анатолій, не розпакувавши до кінця, покинув сорочку, змотався до спальні, відшукав шкарпетки і повернувся до вітальні. Вдягнув одну, другу зім'яв у руці. А тоді завмер, сів рівно, наче школяр, якому сувора вчителька нагадала про сколіоз та супутні хвороби, і тихо поставив найстрашніше запитання – запитання, чорт забирай, на мільйон баксів:

– Жертви?

– За попередніми даними, – Григорій перевів подих, на денці пластмасового голосу нарешті позначились емоції, нехороші, звісно, емоції, але розпач усе ж краще, ніж крижана байдужість, – на борту було п'ятдесят двоє пасажирів і членів екіпажу. Судячи з того, що мені описали, без жертв не обійшлося. Велика ймовірність, що... – Авер'янов хрипнув, – ...загинули всі. Точно підтверджено смерть одного працівника наземних служб аеропорту.

– А-а-а-а-ай, – простогнав Захарович. Чоловік не міг повірити в те, з якою легкістю найкращий день його життя обернувся на найстрашніший кошмар. Це божевілля. – Півсотні людей... Хтось вижив? Ну, хоч хтось?... Гришо, не мовчи!

– Я... Захаровичу, чорт, Я НЕ ЗНАЮ! Мені телефонував Гуерін, він зараз прямує до аеропорту, він сам наляканий до всирачки і не знає деталей.

«Гуерін... – Рева уявив, як той зараз відчувається. Француз купував kota в мішку. Він знав, що ризикує, покладаючись на новий, малознайомий літак, і

от... отримав подаруночок до Дня всіх закоханих: прийміть, розпишіться. – Але, чорт забирай, ні! Ні! Літак хороший! «ААРОН» нормальний! Проблема в іншому». Та це нічого не змінювало. Дуже багато людей сьогодні вранці прокинуться посеред бурі з лайна. Чимало з них до кінця тижня підуть на дно. Рева не міг передбачити, як обернуться справи в нього самого, але точно знав, що Жан-Робер Гуерін, виконавчий директор авіакомпанії «Франс Континенталь», буде першим із тих, хто покотиться соціальною драбиною вниз.

– Слухай, може, це диверсія кацапів? Може, гобліни з ВАСО навмисно напартачили, щоб очорнити літак і таким чином реанімувати «Сотку»?

Із першого дня, коли росіяни взялись за розроблення «Сотки», між регіональними літаками «Аронов ААРОН 44» та «Sukhoi Superjet 100» виникла люта конкуренція. Потреби світового ринку в ближньоміжконтинентальних авіалайнерах нового класу на найближчі роки на порядок перевищували виробничі можливості і ДП «Аронов», і російської корпорації «Сухой», однак ні «Сухой», ні до останнього часу «Аронов» не мали стабільного виходу на північноамериканський та європейський ринки. Якщо обмежуватись одними країнами СНД й державами-ізгоями на кшталт КНДР, Куби чи Венесуели, довгострокові економічні прогнози виглядають зовсім не такими оптимістичними. Основа стабільного пасажиропотоку у сфері регіональних авіап перевезень – це потужний і територіально розосереджений малий та середній бізнес. Тільки бізнес, для якого швидкість важливіша за ціну, здатен «породити» достатню кількість пасажирів для того, щоб перельоти між невеликими містами стали економічно доцільними. Люди, що мандрують у власних справах за власні гроші, як правило, обирають дешевші й повільніші види транспорту. У небагатих країнах, таких як Росія чи Україна, малий та середній бізнес не є основою економіки, і пасажирів не вистачає, щоб зробити перельоти окупними. Люди літають рідше, авіакомпанії утримують менші авіапарки, літаки менше зношуються, відтак потреба в нових машинах надзвичайно низька. На хирлявому ринку СНД просто не має місця для двох технічно однотипних літаків. Незважаючи на проблеми, що супроводжували «Superjet» від початку розроблення, а також на те, що російські інституції надали перевагу «ААРОНу» воронезького зборки, компанія «Гражданские самолеты Сухого» не мала наміру здаватися. У ВАСО теж не все проходило гладко. Колись могутній авіабудівний завод потерпав від постійних збитків: у лютому 2009-го керівництво було змушене звільнити тисячу працівників, а чистий збиток протягом 2010 року сягнув 2,4 млрд рублів. Навіть зростання продажів «ААРОНа 44» впродовж останніх двох років ледве давало змогу зводити кінці з кінцями. Попри це, Рева не вірив у те, що говорив. Боротьба між «Гражданскими самолетами Сухого», з одного боку, і ВАСО та АНТК ім. Аронова, з іншого, була жорстокою, часом просто дикою, але ніколи не виходила за межі економічної площини. Він не вірив у диверсію. Як? Та й навіщо?... Чергова ефемерна соломинка.

Григорій Авер'янов заперечно гмикнув і нагадав про те, що Анатолій Захарович і так знав:

– «Французький» «ААРОН» був нашого зборки, з «Авіанта». Це на 100 % наш літак – до останнього гвинтика.

– Прокляття!

Рева чекав, коли Авер'янов покладе трубку: одягатись, постійно притримуючи біля вуха слухавку, було незручно. Проте Григорій не поспішав припиняти розмову.

– Гришо, я мушу збиратися.

– І ще одне... – тут-таки вклинився Авер'янов, неначе злякавшись, що бос покладе трубку раніше, ніж він відважиться сказати найважливіше.

– Ага? – бовкнув Захарович, однією рукою натягаючи штанину.

– Я думаю про... – перший віце-президент ДП «Аронов» умовк.

Пауза затягнулася. Рева сильніше втиснув трубку у вухо, так, наче хотів продавити нею голову.

– Про що? – у відповідь – тиша. – Алло! Алло! Гришо, ти ще тут?

Авер'янов виплюнув усю фразу відразу, одним шматком, правда, зробивши акцент на останньому слові:

– Я думаю про те, хто скаже йому?

– Йому? – перепитав Анатолій. Із уст мало не зірвалось запитання «Кому – йому?», але чоловік вчасно стримався. Обое чудово знали, про кого йдеться.

– Так, йому.

Коли справи в АНТК ім. Аронова налагодились, тверді закордонні замовлення почали давати реальний валютний дохід, концерн привернув увагу Ельдара Юліановича Гарагана, олігарха, згідно з останніми дослідженнями журналу «Forbes», найбагатшого в Україні. Вісім місяців тому Елдар Юліанович улаштував неформальну зустріч з Ревою, під час якої в доступній формі дав зрозуміти, що зацікавлений у приватизації Державного підприємства АНТК ім. Аронова. Анатолій Захарович Рева не вирішував таких питань, не мав стосунку до тих, хто вирішує, більше того – до пуття навіть не знав, хто в країні має законне право санкціонувати продаж настільки великого виробничого комплексу, про що й поспішив заявити своєму заможному співрозмовнику. Гараган заспокоїв голову концерну, пробасивши, що питання з дозволом на приватизацію вирішить сам. Від старого авіаконструктора вимагали одного: коли для АНТК ім. Аронова настане час змінювати форму власності, Анатолій Захарович Рева мусить докласти максимум зусиль, щоб авіабудівний холдинг – чи то шляхом купівлі контрольного пакета акцій, чи то в будь-який інший спосіб – перейшов у власність підконтрольних Ельдару структур. Власне, Рева вже отримав два мільйони доларів за те, що зробить усе можливе, аби в ту мить, коли уряд дасть дозвіл на приватизацію, оцінна вартість концерну «Аронов» – мінімальна сума, за яку держава погодиться розлучитися з одним із найбільших стратегічних підприємств (з усіма цехами, ангарами, лабораторіями і навчальними центрами, а також із дочірньою компанією «Авіалінії Аронова», котра дала можливість всьому холдингу вижити в найтяжчі часи), – була щонайменшою, а організований Фондом держмайна тендер – простою формальністю.

Анатолій Захарович тихо кавкнув, умить забувши людей, що загинули в катастрофі в Парижі. В один момент вони перестали його хвилювати. Перед очима постало грубувате, з широкими вилицями обличчя Гарагана. Ельдар Гараган не був схожим на людину, котра просто так розкидається двома мільйонами доларів. З боку Реви нічого не змінилося: він досі міг виконати все, що обіцяв. Проблема була в іншому: зважаючи на те, як усе обертається, – на катастрофу та її можливі наслідки, – Гараган може передумати купувати концерн. Що тоді робити з двома мільйонами баксів, четверта частина з яких на цей момент канула в лету, Анатолій Захарович не знав. І дізнаватись не мав анінайменшого бажання.

Рева відчув, як зліва за грудниною тужавіе згусток терпкого болю... Серце. Трикляте серце! Президент ДП «Аронов» із силою прикусив язика, намагаючись отямитись і відігнати неприємні думки, які примушували кров'яний насос збиватися з ритму.

Авер'янов озвався:

– Мені здається, Захаровичу, хай що там сталося... хай що було причиною аварії... це не може не позначитись на наших планах, – він був заодно з президентом і чудово знав, про що говорить, хоча його «гонорар» вимірювався набагато меншими цифрами. – Гадаю, ситуація тільки погіршає, якщо він дізнається про катастрофу з новин. Ти мусиш...

Захарович пересилив млість, що заструменіла зі старечого живота до ніг, й агресивно рявкнув у слухавку:

– Я все вирішу!

«Хріна лисого ти вирішиш», – подумав Авер'янов, але вголос проказав:

– Гаразд. Чекатиму на тебе в офісі.

Рева відкинув телефон на канапу і з неочікуваною для свого віку прудкістю помчав до ванної. Вдруге за вечір він опустився на коліна перед унітазом. На цей раз допомога пальців не знадобилася. Щойно чоловік відкрив рота – з горлянки випорснула огидно тепла струмина.

Прокашлявшись, Анатолій Захарович продовжував стояти навколішки, спираючись на унітаз. Голова опущена, погляд збентежено ковзає по коричнюватій кашці: напівперетравлені шматки м'яса із залишками найдорожчого у світі коньяку (ну, звісно, куди тим французам до нас?... хіба французи вміють пити?...). Від кашлю в кутиках очей виступили сльози. Серце калатало якось дивно. Здавалось, наче в ньому замість крові копошаться черв'яки.

Несподівано Рева подумки перенісся майже на півстоліття назад, у 1965-й, у восьмий клас, згадавши день, коли вперше налигався до чортиків. Він зв'язався з компанією старших хлопців, які одного дня наприкінці березня вирішили навмисне (він зрозуміє це значно пізніше) напоїти його, щоб подивитися, що з того вийде. Після другої стопки худого, незагартованого Толіка накрило: алкоголь розбудив кожну молекулу його тіла, у мозку, здавалось, розцвітали квітки, ейфорію змінювало солодке розслаблення (Толік подумав би, що це нірвана, якби знав у той час слово «нірвана»),

яке заступала ще більша ейфорія. Чотирнадцятирічний Толік просив ще, йому відразу наливали, і бідолаха з радістю вливав у себе нову порцію вогняного пійла. Він думав: що більше вип'єш, то краще буде – помилка, якої припускаються майже всі, хто «причащається» вперше. Розплата не забарилася. Друзяки, що позбиткувалися з нього, приволокли притомного, але аморфного, наче свіжозварена макаронина, Толіка під двері квартири, натиснули кнопку дзвінка й ушилися. Рева пригадував, як його вирвало просто на килим у кухні, коли батько допитувався, де його чадо совалося і скільки примудрилося випити (наче це мало якесь значення). Батько Анатолія Захаровича більшу частину Другої світової провів у німецькому полоні. Вижив. По тому п'ять з половиною років рубав ліс за полярним колом в одному із «санаторіїв» ГУЛАГу. Теж вижив, але в душі почорнів. Побачивши, як його дитя вивергнуло на новенький килимок півлітра смердючої юшки, Захар Рева озвірів. Він вирвав з розетки подовжувач, склав його удвоє, повалив сина на підлогу й узявся періщити дротом по руках, спині, сідницях, часом по голові. Якоись миті Реві-старшому здалося, що дріт, укритий ізоляційним матеріалом, не повністю доносить його обурення до сина, він відкинув подовжувач і став лупити навідмаш долонями. Кілька разів не стримався і вгатив по спині хлопця кулаками. Анатолій Рева пригадував, як по його щоках котилися гарячі сльози. Він плакав мовчки, більше за смерть боячись виблювати вдруге. А йому хотілося – о-о-о, всі демони пекла можуть підтвердити, як йому тоді хотілося: шлунок не спорожнів до кінця, гарячі клубки раз по раз підпирали горло, після особливо болючих ударів блювотиння проривалося в ротову порожнину, але він заштовхував його назад, ковтав, переборюючи відразу й біль, бо знав, що свавільний батько заб'є його до втрати свідомості, якщо хоча б цівка протиснеться крізь губи...

Поза всяким сумнівом, то був найгірший день його життя.

Того вечора, наприкінці березня 1965-го, Толік виблював лише раз. Сьогодні протягом останньої години Анатолій Захарович примудрився виблювати вже двічі. Згадавши нещадні батькові побої, згадавши, як, давлечись, заковтував гірке блювотиння впереміш зі сльозами й шмарклями, згадавши, як паскудно йому було вранці наступного дня і як він подумки обіцяв більше ніколи не торкатися пляшки, Рева несподівано подумав, що сьогоднішній день має всі шанси стати ще гіршим.

15

14 лютого 2013, 00:17 (UTC +2)

Серійний завод «Авіант», Київ

Сорокавосьмирічний Григорій Авер'янов почувався так, наче за той час, поки їхав на таксі до штаб-квартири компанії, розташованій в одній з офісних будівель на території заводу «Авіант», постарів років на десять-п'ятнадцять. Причина крилася не тільки в тому, що він, як і решта вищого керівництва ДП «Аронов», ще не відійшов від святкування продажу перших

літаків компанії «Франс Континенталь». (Спогади про гулянку завдавали фізичного болю, саме дійство виглядало тепер якимись диявольськими ігрищами, ідіотським балом на кістках, адже більшість з тих, хто був на вечірці, не встигли не те що протверезіти, а навіть заснути по-людськи, як один з «обмитих» лайнерів уже розбився під час посадки в аеропорту Парижа.) Григорій, на відміну від Анатолія Реви, після святкування не склепив очей і протягом останньої години страшенно хвилювався. Сумніви шарпали серце. Перед тим як зателефонувати босу і повідомити про катастрофу, він мав кілька телефонних розмов, що визначили його долю, напевно, на найближчі десять років. Першу – з Дем'яном Шафіним, віце-президентом з фінансів та економіки. Надалі домовлявся про переліт до Парижа на найближчий час із чартерною компанією «Скай Дрім», організатором ділових та корпоративних авіаперевезень на повітряних судах VIP-класу. «Скай Дрім» працювали в режимі 24/7 і вже за хвилину повідомили, що в них є вільний «Hawker 800 Xri», [47 – «Hawker 800» – британський двомоторний реактивний літак бізнес-класу, розроблений корпорацією «British Aerospace» на початку 1980-х років. З 2007-го його виготовляє компанія «Hawker Beechcraft». Розрахований на перевезення від 8 до 13 пасажирів на відстань 4 900 км. «Hawker 800 Xri» – одна з модифікацій цього літака.] а пілоти будуть готові впродовж години. Авер'янова це влаштовувало. Він не знав, якою буде його доля, майбутнє було поглинуте сірим туманом, але усвідомлював, що відтепер змінити нічого не може. Лишалось просто чекати. І спостерігати.

Він сидів у кріслі Реви (колись давно колеги обмінялись дублікатами ключів від своїх кабінетів – про всяк випадок), несвідомо соваючи туди-сюди одну з шухляд довжелезного робочого столу, і чекав на приїзд Анатолія.

Завібрував телефон. Григорій витягнув з кишені iPhone старої моделі, три роки тому подарований Анатолієм Ревою на День народження, – девайс, до якого він так і не звик, – і побачив, що від абонента «ШАФІН» надійшло текстове повідомлення:

«Я в Борисполі».

Натиснувши «Відповісти», Авер'янов швидко набрав:

«Літак буде готовий через 40 хв. Один з пілотів чекає в Терміналі С», – запевняючи себе, що тремтіння рук – це наслідок надмірного вживання алкоголю, а не того, про що так не хочеться думати.

Він очікував смс у відповідь, але Дем'ян Шафін нічого не надіслав. Не витерпівши, Григорій схопив до рук телефон і надрукував:

«Не облажайся».

На цей раз Шафін відписав майже відразу:

«Не дрейф...І не задовбуй».

За хвилину-півтори Григорій узявся набирати нове повідомлення:

«Не забудь, що в Орлі тебе не зустрічатимуть. До РН добираєшся сам. Я перетелефоную Пеллеріну, коли будеш на місці», – проте стер смс, не

відправляючи. Мабуть, справді краще не дратувати. Перед тим як завернути таксі до офісу, Авер'янов заїхав до Шафіна, розбудив його і пояснив усе особисто. Є речі, які не варто довіряти мобільному телефону. Дем'ян усе зрозумів, Дем'ян завше розумів його з півслова, а це означає: знає, що робити.

«Як же невчасно», – кусаючи губу, думав Григорій (наче загибель сорока дев'яти людей може бути вчасною...). Бісова катастрофа сплутала всі карти. Він жакливо ризикував, посилаючи Дем'яна до Франції без відома Реві, але усвідомлював, що іншого вибору немає. Якщо він хоче найближчим часом посунути Реву і зайняти крісло президента, мусить діяти рішуче і жорстко. Повинен забути про правила і переступити через... через що? Рештки давно зітлілої дружби? Через себе самого?

Вони ніколи не були близькими приятелями, хоча Авер'янов відчував, що Анатолій Рева думає інакше. Сам для себе Григорій пояснював це різницею у віці. Чотирнадцять років – замало, щоб у Реві до нього виникли батьківські почуття, але забагато для того, щоб стати ширими, рівноправними друзями, хай як хотілося Анатолію бачити в Гриші такого друга.

Анатолій Рева познайомився з Григорієм Авер'яновим 1993-го, за рік після того, як очолив конструкторське бюро ім. Аронова, і відразу взяв двадцятивосьмирічного Григорія на роботу. Молодого спеціаліста Реві порекомендував колишній однокласник, на той час уже професор на кафедрі літако- та вертольотобудування Казанського авіаційного інституту.[48 – Казанський авіаційний інститут (KAI) (з 2009-го – Казанський національний дослідний технічний університет ім. А. М. Туполева) – вищий навчальний заклад у Казані, Росія. Заснований 1932 року.] До того Авер'янов працював у Казанському авіаційному виробничому об'єднанні ім. Горбунова, де випускали бомбардувальники «Ту-160», пасажирські лайнери «Ту-214» тощо, й одночасно навчався в аспірантурі KAI. Після розвалу Радянського Союзу авіабудівний ринок у СНД посипався, наче картковий будиночок, колись потужні конструкторські бюро простояли без роботи, помалу втрачаючи молодих працівників. Григорій Авер'янов був фантастично обдарованим інженером, але роботу в той буремний час знайти не міг. Він погодився на переїзд до Києва, щойно отримав пропозицію від Реві.

Довго працювати інженером Григорію не довелося. Незабаром стало зрозуміло, що молодому білявому росіянину краще за проектування літаків дається планування та управління виробництвом. Авер'янов виявився без перебільшення геніальним стратегом. Він першим озвучив задумку створення транспортної авіакомпанії «Aronov Airlines» на базі надважких транспортних літаків «Аронов АР-124» для перевезення великогабаритних нестандартних вантажів. У 1994-му така авіакомпанія була єдиною у світі. Він першим запропонував співпрацювати з лондонською компанією «Airfoil Navilland», що взяла на себе маркетинг, пошук замовників, забезпечення юридичного і фінансового супроводу проектів, гарантувавши «Aronov Airlines» стабільний доступ на міжнародний ринок. Протягом 1994–1999 років основну частку доходів авіаційного концерну «Аронов» приносили не заводи, що входили в концерн, а «Авіалінії Аронова», фактично, «годуючи» конструкторський відділ і втримуючи компанію на плаву. Григорій Авер'янов помалу здобував визнання й повагу. У 2001-му, після чергової реорганізації і перейменування АНТК на Державний авіабудівний концерн «Аронов», росіянин обійняв посаду першого віце-президента, одночасно очоливши створену сім

років тому компанію «Авіалінії Аронова». І все. На тому кар'єрне зростання Авер'янова припинилося.

А Григорію хотілося ще.

Шлях нагору, наче корок у шийці пляшки, перекривав Анатолій Захарович Рева. Всі почесті, похвали й нагороди діставались президенту концерну, а Григорій Авер'янов скромно тупцяв в тіні. Під кінець нульових років така ситуація йому набридла, Авер'янов утомився імітувати сердечну дружбу з Ревою. Росіянин вважав, що його обділили: завдяки йому АНТК пережило нестабільні дев'яності, непогано заробляючи в часи, коли ВАСО чи КАВО ім. Горбунова дихали на ладан; завдяки йому концерн зберіг інженерний та науковий потенціал, з високо піднятою головою вступивши в нове тисячоліття; якби не він, то половини літаків, що зараз складають основу прибутку компанії, просто не існувало б – їх не було б кому проектувати. Впродовж останніх років він також не сидів, склавши руки. Авер'янов забув, що таке стояти за кульманом чи длубатись у налаштуваннях CAD-системи, [49 – CAD-системи (від англ. Computer Aided Design – комп'ютерне проектування) – системи автоматизованого проектування (САПР).] зате коли заходило про рекламу та просування нового літака, йому не було рівних. Маючи перед собою наглухо закритий (хіба що колючим дротом не обмотаний) європейський ринок, а за спиною – грізного конкурента Росію, він примудрявся продавати нові дітища ДП «Аронова» у всьому світі.

І що за це отримував? Мізерну зарплатню першого віце-президента.

Останньою краплею стала історія з Ельдаром Гараганом. Анатолій Рева, безперечно, усвідомлював, що без допомоги когось іще з керівництва компанії не зможе повернути все, що наобіцяв олігарху. З наявних кандидатур він вибрав Авер'янова, людину, якій найбільше довіряв. Переповів йому розмову з Гараганом, після чого попросив долучитися, пообіцявши щедро ділитись грошима. Авер'янов погодився. Спочатку Григорій зрадив – і додатковому прибутку, і можливій зміні статусу українського авіабудівного гіганта, відчуючи, що в переформатуванні концерну криється шанс прослизнути нагору й нарешті посісти омріяне крісло на вершині піраміди. Радість тривала недовго, бо через кілька тижнів стало зрозуміло, що Анатолій Рева не бачить різниці між поняттями «щедро ділитись» і «жбурляти недоїдки» і, судячи з усього, після зміни форми власності не планує залишати трон. Авер'янов вирішив перехопити ініціативу, сам вийшов на Гарагана і запропонував йому альтернативні варіанти привласнення концерну.

Катастрофа «сорокчетвірки» у Франції все неймовірно ускладнила. З того моменту, коли Григорію зателефонував Жан-Робер Гуерін і, затаючись, пробелькотав, що «...їхній літак щойно розбився, є жертви, о, Ісусе Всемогутній, я не знаю, що робити», все стало дуже, дуже складно. Навіть для такого незрівнянного стратега, як Авер'янов. Тепер він мусив думати і про себе, і про концерн.

Двері широко розчахнулися. Анатолій Рева влетів до кабінету і тут-таки спинився, наче наткнувшись на невидиму стіну. Брови злетіли вгору. Якого дідька Авер'янов розсівся в його кріслі? Скотина! Росіянин сидів, відкинувшись, з відсутнім виразом на обрамленому світлим, злегка закучерявленим на кінчиках волоссям обличчям. Від обурення в мозку

Анатолія креснули іскри, проте він швидко опанував себе, списавши вибрик колеги на спричинене звісткою про аварію «ААРОНа 44» потрясіння.

Григорій пересилив бажання підскочити й звільнити крісло. Ні разу не зморгнувши, він витримав гострий погляд боса і навмисне на кілька секунд затримався в кріслі, гойднувся з боку вбік, перш ніж устати і вийти з-за столу. Попереду чекала непроста розмова, Авер'янов мусив, як шахіст, думати на багато кроків уперед, і, якщо він хотів, щоб усе пішло за планом, Рева слід було вивести з рівноваги, гарно роз'юшити, водночас не доводячи до кипіння.

Суплячись, Анатолій обійшов стіл з іншого боку і впав у крісло.

– Ну, що там? Розкажуй.

– Є три новини: погана, хороша і дуже погана, – Авер'янов крутив у руках iPhone.

Рева морщив лоба. Голова тріщала. Хоча найгіршим було те, що він не міг позбутися важкого присмаку блювотиння в роті, а відтак і спогадів про 8-й клас і капітальну батькову прочуханку.

– Гришо, бляха, ми, що, на шоу «Стань сраним мільйонером»? – захрипів президент. – Викладай за порядком.

– Не скидай, Захаровичу, я теж невиспаний, п'яний і розгублений.

Анатолій гнівно блиснув підпухлими, налитими кров'ю очиськами (ти розгублений?... розтуди твою маму, наш найкращий літак розхерачився у Франції, не налітавши й півсотні годин, а ти просто РОЗГУБЛЕНИЙ?!!) і відмахнувся:

– Кажи вже.

– Погана новина: я щойно розмовляв телефоном з мес'є Жераром Пеллеріном, який очолив рятувальні роботи в аеропорту Париж-Північ. За його словами, з усіх, хто був на борту «ААРОНа», вижило лише четверо.

Повагавшись, Авер'янов вирішив поки що не повідомляти Анатолію, що один із цих чотирьох – це командир екіпажу втраченого лайнера. Наразі так буде краще.

Рева помасажував пальцями скроні. На забрезклому, у багряних крапках обличчі президента не можна було нічого прочитати. За той час поки таксі везло його нічним, притихлим Києвом з Печерська на вулицю Туполева, що неподалік станції метро «Святошин», він устиг морально підготуватись до найгіршого.

– Отже, сорок дев'ятеро, – процідив він, стискаючи голову долонями так, немов збирався її розчавити. – Сорок вісім плюс один.

– Так, усе правильно, – підтвердив перший віце-президент, – разом із працівником наземних служб – сорок дев'ять трупів.

Перша велика катастрофа «ААРОНа».

– Ох, бляха, – прохрипів Рева, відвівши ліву руку, а правою на мить прикривши очі.

Григорій не зводив холодного прискіпливого погляду з шефа. Президент АНТК ім. Аронова виглядав жалюгідно, не рятували навіть чиста сорочка й гладенький, схоже, донині не ношений жакет: посивіле, зазвичай ретельно вкладене волосся розтріпану копицею стирчало над лобом, на обвислих щоках іжачилася щетина.

– Зате є й хороша новина. Працівник, що загинув на землі, був водієм снігоочисника. Власне, катастрофа сталась через те, що... – Авер'янов ворухнув бровами і посмикав себе за вухо. – Слово честі: навіть не знаю, як тобі розповісти. Коротше, під час посадки «ААРОН 44» врізався у снігоочисник, який випадково опинився посеред злітно-посадкової смуги.

На секунду чи дві лице Анатолія перетворилось на божевільний калейдоскоп: емоції зі швидкістю світла змінювали одна одну, то розгладжуючи, то поглиблюючи зморшки. Був момент, коли Григорій подумав, що обличчя його боса от-от підсвітиться посмішкою.

– ЩО-О?! ПОВТОРИ, ЩО ТИ СКАЗАВ! – без жодного сліду кволості, яка ще мить тому деформувала голос, проревів Рева.

– Літак заходив на посадку на смугу, якою рухався снігоочисник, не blower, [50 – Snow blower (букв. з англ. – той, що здуває сніг) – різновид аеропортової снігоочисної техніки, що згрібає сніг прилаштованим попереду автомобіля ковшем, після чого пропускає його через спеціальний вентилятор, який викидає («видуває») сніг на значну відстань убік від машини. Продуктивність blower'ів може сягати 10–15 тонн снігу за годину, а вага автомобіля – 30 тонн і більше. Є інший тип снігоочисників – так звані sweeper'и. Sweeper має грейдер попереду і причепний модуль з підвісною щіткою позаду: грейдер – для відгортання снігу на узбіччя, а щітка – для підчищення за ним смуги. Sweeper'и значно менші й легші.] щось із грейдером, та все ж немаленький, тонн на дванадцять, не менше, – Авер'янов міг далі не розказувати. Рева уявляв, як усе сталося, наче стояв поряд зі смугою на момент зіткнення. Для «ААРОНа 44» нормативна швидкість заходу на посадку становить 250–260 км/год; за такої швидкості лайнер не вціліє, навіть якщо налетить на поставлену посеред смуги тацю, на якій стюардеси розвозять пасажиром закуски, що вже й казати про снігоочисник. Результати зіткнення були кошмарними.

Хоча по-справжньому важливим було інше.

Присутність снігоочисника на смузі не давала змоги повісити провину за катастрофу на когось конкретно. Можливо, помилився диспетчер, спрямувавши снігоочисник на руліжну доріжку, що перетинала смугу, на яку приземлявся літак. Може, команда диспетчера була правильною, а водій неправильно потрактував її і вивів машину на діючу смугу. А можливо, промахнулися пілоти, скерувавши «ААРОН 44» на закриту для очищення смугу. Рева швидко збагнув: хай який із трьох розглянутих варіантів виявиться правильним, «ААРОН 44» тут ні до чого. Причина не в літаку! О, так, мабуть, це прозвучить безсердечно, але Авер'янов з біса має рацію: для розробників

авіалайнера зіткнення зі снігоочисником – це навдивовижу хороша новина! Подарунок долі! Основне тепер – вчасно вкинути її у французький інфопростір, до того, як журналюги озброяться гівнометами й візьмуться поливати добривами придбаний в Україні літак.

Ушиплоне відчуття полегкості переповнило Анатолія Захаровича. Рева відкинувся на спинку крісла, на мить відчувши себе так, наче занурився в гарячу ванну після кількох годин, проведених на морозі. Григорій Авер'янов не спускав з Анатолія очей (сірі зіниці неспокійно смикались) і відразу зауважив момент, коли розслаблення й неприхована радість на обличчі Реви заступили настороженість. Достоту, як Авер'янов і очікував.

– Слухай, Гришо, – Рева постукував кульковою ручкою по столу, вперши погляд у клавіатуру відімкненого наразі комп'ютера, – чому пілоти не пішли на друге коло? Вони не встигли? – досвідченому авіатору знадобилось небагато часу, щоб змодельовати в голові ймовірний перебіг подій, що передували катастрофі, і виявити чітко окреслену неув'язку.

– Ось це і є та дуже погана новина, про яку я згадав на початку, – награно зітхнув Григорій.

– Не розумію, – вигнув брови Захарович.

– Що ти хочеш почути?

Рева різко мотнув головою і вп'явся роз'ятреними очима в обличчя Авер'янова. Наче боксер, що пропустив відчутний удар від суперника, якого вважав значно слабшим.

– Що за ідіотське запитання?!

– Захаровичу, я запитую про те, що саме ти хочеш почути: офіційну версію, яку завтра – чи то пак, уже сьогодні – вранці розказуватимеш пресі, відповідаючи на каверзне запитання стосовно запізненої реакції пілотів, чи... чи ти хочеш дізнатись мою суб'єктивну думку?

Анатолій змовчав, не вловлюючи, до чого хилить його колега. Хоча дещо він потроху починав розуміти: Авер'янов знає щось таке, чого не знає він, і Авер'янов уперше веде свою, незрозумілу гру. Несподівано Рева відчув, як по спині пробіглись мурашки, а під немитими пахвами потепліло: а що, як не вперше? Як давно вони говорили про щось, не пов'язане з роботою? Як давно випивали віч-на-віч, ділились потаємними планами чи скаржились на проблеми з дітьми? Коли він востаннє запрошував Авер'янова до себе в гості? А Авер'янов його? Рева реально не міг пригадати.

Не дочекавшись реакції, Григорій правив далі:

– Пеллерін сказав, що цієї ночі Францію накрив сніговий буран. Упродовж двох годин випала півмісячна норма опадів. Пілоти не зреагували вчасно, а може, не зреагували взагалі (як там усе було, буде встановлено в ході слідства) через те, що до останнього моменту не бачили снігоочисника. Я гадаю, це саме те, на чому слід уранці наголосити перед пресою. Хто б не виявився винним – пілот, диспетчер чи водій, – ми повинні підкреслювати,

що вирішальним фактором, який призвів до катастрофи, став сильний снігопад.

Захаровичу стиснуло груди. Хотілося глибоко вдихнути. Причому не раз і не два. Він стримався, нараз усвідомивши, що не бажає демонструвати слабкість перед Авер'яновим. Озвучене Григорієм пояснення виглядало цілком задовільним, а Рева більше хвилювала різка зміна поведінки людини, яку він донедавна вважав своїм найбільш вірним псом. Авер'янов говорив зарозуміло, зверхньо і... якимось недосяжно. Так, наче це він був начальником, а Рева – підлеглим, а не навпаки. Безцеремонність у розмові пригнічувала Захаровича навіть більше, ніж той факт, що він заскочив Григорія у своєму кріслі. Розмова скидалась на дурнуватий фарс, ще один розіграш, але Рева усвідомлював, що Авер'янов просто так язиком не плескав би. За видимою нісенітницею щось ховалося.

– Тоді в чому проблема? – переборюючи дискомфорт у грудях, мовив Анатолій.

Григорій, немов насміхаючись із шефа, витримав гіперболізовану паузу.

– Пам'ятаєш історію зі Столяром?

– Родіоном? – чергове ідіотське перепитування. Наче в АНТК ім. Аронова був ще один Столяр, що мав безпосередній стосунок до створення «ААРОНа 44». Насправді Рева тягнув час, намагаючись визначити, що коїться в голові Григорія. Страшенно не хотілося вести розмову навпомацки. Рева почувався аматором, який, щойно вивчивши правила гри в шахи, ув'язався в поєдинок із гросмейстером.

– Так.

Обое чудово знали, про що йдеться.

– І що? – звів брову Захарович.

Авер'янов картинно примовк.

Секунда... дві... п'ять... десять... Мовчанка ставала нестерпною.

За чверть хвилини Рева озвався, ретельно добираючи слова, так, наче остерігався, що їх підслуховують:

– Ти думаєш, що це могло... – він прикип, підшуковуючи, чим замінити дієслово «спричинити». – Могло вплинути на... – Анатолій відчув, як нутрощі обкладає кригою, і не договорив. Він гарячково намагався пригадати, що такого було у звіті Родіона Столяра. Так, у пам'яті зринули нюанси – чи то з паливним насосом, чи то з теплообмінником паливної системи, але нічого – абсолютно нічого! – що могло б призвести до катастрофи. Столяр був затятим перфекціоністом, готовим розстріляти весь конструкторський відділ, якщо під час тестових польотів показники паливної економічності виходили на 0,5 % нижчі за розрахункові. Рева спробував пригадати, що ще фігурувало у звіті... Заважала хмільна імла в голові.

Авер'янов відказав так само незрозуміло:

– Я гадаю, Захаровичу, така ймовірність є, – Григорію раптом стало немислимо жарко. Дико захотілось підняти руку й відтягнути комір теплового гольфа тілесного кольору, але, як і Анатолій незадовго до цього, він стримався, не показуючи співрозмовнику, що його щось турбує. – Поки не розшифрують «чорні скриньки», напевно сказати не можна.

– Їх уже знайшли?

– Навіть не починали. Наразі загасили пожежу і працюють над загиблими.

– Хоча яка різниця? – прогугнявив Рева. – Все одно раніше чи пізніше відшукають, – він думав про те, що цей бісовий день перетворився на американські гірки – вгору-вниз, вгору-вниз, то спокій і полегкість, то багрянний відчай і лоскитливе відчуття вільного падіння в бездонну прірву. – Гришо, але Столяр помилявся! – несподівано вигукнув чоловік. – Ми ж провели випробування.

Авер'янов ворухнув плечима і закотив очі, мовляв, ти ж знаєш, як ми їх проводили. У цю мить йому прийшло повідомлення від Шафіна:

«Я в літаку. За кілька хвилин злітаємо».

– Французи чіплятимуться за будь-що, щоб перекласти частину відповідальності на когось іншого. Але нічого не станеться, якщо ми перші побачимо результати розшифрування самописців, – «...або зробимо так, щоб їх не побачив ніхто». Завершальну частину фрази Григорій озвучив лише подумки. – Я відправив Шафіна до Франції. Неофіційно.

– Що? – спершу Реві здалося, що йому приверзлося. Чоловік припинив думати про звіт Столяра чотирирічної давнини. Він не має, просто не може мати нічого спільного з тим, що сталося в аеропорту Париж-Північ.

Григорій відкотив рукав гольфа і зиркнув на годинник:

– На цей момент літак із Дем'яном на борту відчалює від VIP-терміналу в Борисполі і за хвилину вирушить до Парижа.

Роздувши ніздрі, Рева не зводив очей зі співрозмовника. Бунт?

Анатолій достеменно знав про Дем'яна Шафіна три речі: перше – він єврей, друге – він украй хріновий спеціаліст із напрочуд примітивним уявленням про основи конструювання літаків, і третє – він на 100 % людина Авер'янова. Чого Рева не знав, так це того, звідкіля Шафін узявся. У резюме, перераховуючи попередні місця роботи, Дем'ян вказав із десятків фінансових корпорацій, зареєстрованих у вельми екзотичних місцях, настільки екзотичних, що для того, щоб знайти окремі з них на глобусі, Анатолію довелося скористатися лупою. На той час, коли Дем'ян Шафін влаштовувався на посаду віце-президента з фінансів та економіки ДП «Аронов», більшість зазначених фірм припинили своє функціонування. Рева не полінувався і перевірів три з них. Жодної не було, як не було можливості з'ясувати, чи існували вони насправді. Одна з компаній була зареєстрована в Луанді, столиці Анголи. Нібито постачала труби й обладнання для прокладання труб з України для американської компанії «Oceaneering», що займалась видобутком нафти біля узбережжя Анголи. Анатолій зв'язався з

представництвом «UniCredit Bank», котре через німецький «Bayerische Hypo- und Vereinsbank» надавало допомогу АНТК ім. Аронова під час здійснення фінансових операцій у Європі, і лише заради інтересу поцікавився, які документи потрібні для проведення грошового переказу в Луанду, Ангола. На що йому відповіли, що «UniCredit Bank» не співпрацює з низкою країн, серед яких, зокрема, й Ангола, через те, що ці країни підозрюють у потуранні тероризму, торгівлі людьми та зброєю. Втім, Анатолій мусив визнати, що свою справу Шафін знав. Він у найкоротші терміни міг переказати, конвертувати, перетворити на готівку будь-яку суму, незалежно від того, звідки її надіслано чи куди потрібно відправити. Коли серед твоїх постійних клієнтів – Куба, Іран та Північна Корея, людина на кшталт Дем'яна Шафіна стає незамінною.

Рева припускав, що Шафін та Авер'янов здибалися саме в Анголі або на переговорах, пов'язаних із постачанням запчастин і ремонтом ангольських військових транспортників, адже Дем'ян Шафін уперше з'явився в офісі АНТК ім. Аронова невдовзі після того, як Авер'янов повернувся з останнього відрядження до Луанди. Весь транспортний авіапарк армії Анголи складався із застарілих літаків «АР-24» та «АР-72», виготовлених АНТК ім. Аронова за часів Радянського Союзу. До 2002 року, коли в Анголі нарешті закінчилася 27-річна громадянська війна, їх активно експлуатували урядові війська, а тому вони потребували обслуговування. Нові літаки Ангола не купувала, зате постійно ремонтувала й оновлювала старі.

Але якийсь стосунок може мати Шафін до розслідування катастрофи їхнього літака?

– Якого біса він там робитиме? – не приховував здивування Анатолій Захарович. – І чому Шафін?! Цей йолоп не відрізнити штурвал від віника!

Авер'янов провів пальцями по хвилястому волоссю. «Старому шістдесят два, либонь, щонайменше сорок із них він пропрацював в авіації. Невже не розуміє?...»

– Бо проблема, яку нам, можливо, доведеться вирішувати, не технічного характеру, – перший віце-президент помовчав і додав: – Через це я не відправив Дем'яна нашим власним бортом з Гостомеля, [51 – Гостомель – селище міського типу на північному заході від Києва, за 2 км від якого знаходиться однойменний аеропорт.] а замовив чартер у «Скай Дрім». Не хочу, щоб хтось у Парижі побачив літак у лівреї «Aronov Airlines» до того, як від нашого концерну прибуде офіційний представник, що братиме участь у розслідуванні.

Очі Анатолія покрутішали. «Це не бунт, – подумав він, – це п'яний дебош».

– Гришо, ти перепив, – якби в голосі Авер'янова було хоч трохи менше серйозності, Рева насмішив би дитячий потяг до конспірації. Проте кутики губ лишались опущеними. Він чогось не знав або не розумів (що значно гірше), і це стримувало бажання висміяти Григорія. – Я тебе не впізнаю. Ти зараз говориш і поводишся так, наче тобі чорти насрали в голову.

Авер'янов слабо посміхнувся, піднявши над рядом пожовтілих зубів припухлу губу. Вперше від початку розмови він розслабився. Критичну точку пройдено. Григорій боявся, що Рева, почувши про Шафіна, почне верещати й лаятися

через те, що хтось, не порадившись з Його Величністю, наважився відправити людину на місце катастрофи, а відтак відмовиться оплачувати чартер. Між ДП «Аронов» та компанією «Скай Дрім» існувала домовленість про співпрацю, представники авіабудівного холдингу часто користувались послугами чартерного перевізника, коли не було необхідності «ганяти» за кордон значно більший за «Gulfstream G150»[52 - «Gulfstream G150» - покращена модифікація двохмоторного реактивного літака бізнес-класу «Gulfstream G100», розробленого корпорацією «Israel Aerospace Industries» наприкінці 1970-х років. Його виробляє корпорація «Gulfstream». Розрахований на перевезення 6-8 пасажирів на відстань до 6 000 км.] чи «Hawker 800 Xpi» «ААРОН 44» власного виробництва. Проблема була не в грошах: Григорій страшився розголосу. Якби Рева відмовився, Авер'янов і Шафін знайшли б кошти, щоб оплатити рахунок, проте відмова ДП «Аронов» оплачувати переліт, замовлений одним із директорів, наробила б галасу, що за нинішніх обставин є вкрай небажаним. Дем'ян повинен злітати до Франції так, щоб про це знало якомога менше людей, або хоча б так, щоб якомога менше знало про те, що він - з ДП «Аронов».

Кінець ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию (<http://www.litres.ru/maksim-kidruk/zhorstoke-nebo/?lfrom=362673004>) 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.

notes

Примечания

2

Париж-Північ (фр.).

3

Хочеш полетіти – позбудься лайна, що тягне донизу (англ.).

4

Тоні Моррісон (1931 р. н.) – американська письменниця, лауреат Нобелівської премії з літератури (1993), лауреат Пулітцерівської премії (1988). «Пісня Соломона» – її роман, уперше опублікований 1977 року.

5

Джаред Даймонд (1937 р. н.) – американський еволюційний біолог, фізіолог, біогеограф, автор науково-популярних робіт, у тематиці яких представлено проблеми антропології, біології, лінгвістики, генетики й історії.

6

Coordinated Universal Time (UTC) – синхронізований світовий час. Загальноприйнята точка відліку локального часу в часових поясах. За опорний UTC взято місцевий час на довготі Гринвіча чи Лондона (нульовий часовий пояс). UTC +2 означає, що поясний час на 2 години випереджує поясний час у Британії. Не так давно синхронізований час називали Greenwich Mean Time (середній час за Гринвічем) і позначали GMT.

7

Англ. Auxiliary Power Unit (APU) – додаткова силова установка.

8

METAR (англ. METeorological Aerodrome Report – метеорологічний аеропортовий звіт) – уніфікований код для передавання інформації про фактичну погоду на аеродромі, у якому вміщено дані про силу та швидкість вітру, хмарність, стан злітної смуги тощо.

9

ІКАО (від англ. ICAO – International Civil Aviation Organization) – Міжнародна організація цивільної авіації. Підрозділ ООН, що встановлює правила для комерційної авіації, зокрема надає унікальні чотирилітерні коди аеропортам світу.

10

Реймс, Орлеан, Бове – міста у Франції.

11

МАК – Міждержавний авіаційний комітет, виконавчий орган 12 країн колишнього СРСР з питань цивільної авіації, сфера компетенції якого – сертифікація авіакомпаній, літаків, а також розслідування авіакатастроф.

12

EASA (англ. European Aviation Safety Agency) – Європейська агенція авіаційної безпеки.

13

Скорочено від «PARKING BRAKE ACTIVATED» – стоянкове гальмо активоване (англ.).

14

Перевірено (англ.).

15

Французькі регіональні авіалінії зі штаб-квартирою в Парижі.

16

Скорочено від «PARKING BRAKE RELEASED» – стоянкове гальмо відтиснуто/звільнено (англ.).

17

Скорочено від «IGNITION» – запалення (англ.).

18

N1 та N2 – визначальні характеристики роботи авіаційних двигунів. N1 відповідає швидкості обертання втяжного вентилятора на вході в турбіну (її виражають у відсотках від номінального значення), N2 позначає швидкість обертання вала компресора реактивної турбіни (у більшості сучасних авіалайнерів вентилятор і компресор «сидять» на різних валах). Ці параметри (окремо для кожного із двигунів літака) виведено на цифровий дисплей перед пілотом.

19

1. вузол = 1,852 км/год = 0,514 м/с.

20

Екіпаж, зайняти місця для зльоту (англ.).

21

V1 – швидкість прийняття рішення – максимальна швидкість, за якої пілот може скасувати зліт і загальмувати до кінця злітної смуги. Якщо яка-небудь система (наприклад, двигун) відмовляє після проходження V1, пілот повинен продовжити зліт, набрати мінімально необхідну для безпечного розвороту висоту, зробити коло над аеропортом і виконати аварійну посадку. VR – швидкість відриву – швидкість, за якої підйомна сила повітря, що набігає на крило, достатня для відриву літака від землі. V1 та VR – критично важливі параметри зльоту авіалайнера.

22

Rotate (з англ. буквально – крути, обертай) – вигук, яким пілот, що спостерігає за показами приладів, повідомляє своєму напарникові, який безпосередньо керує літаком, про досягнення швидкості відриву (англ. rotate speed), після чого пілот повинен потягнути (крутнути) штурвал на себе, тим самим відірвавши машину від землі.

23

У радіозв'язку «Roger» є загальноприйнятим відповідником фрази «Вас зрозумів» або – більш точно – «Я зрозумів усе з останньої передачі» (англ.).

24

Абревіатура на позначення аеропорту ім. Шарля де Голля, найбільшого аеропорту французької столиці.

25

«Airbus A320» – серія вузькофюзеляжних пасажирських лайнерів, розроблених компанією «Airbus S.A.S.», перший політ яких відбувся 1988 року. На літаках A320 уперше в історії авіації застосували електродистанційну систему керування (англ. fly-by-wire).

26

Париж-Орлі (фр. L'aéroport de Paris-Orly, код IATA: ORY) – цивільний аеропорт, розташований за 14 км на південь від французької столиці.

27

«ATR-72» – двомоторний турбопропелерний ближньомагістральний літак, збудований французько-італійським авіаційним консорціумом ATR, розрахований на перевезення 78 пасажирів на відстані до 1 300 кілометрів.

28

В аеропортах для підвищення безпеки та зручності орієнтування руліжні доріжки, або доріжки для маневрування (англ. taxiways), позначають великою літерою латинського алфавіту (наприклад, A, D, E, K), комбінацією латинської літери та цифри (B1, C3, H4) або двома великими латинським літерами (AA, AU, EF, LQ тощо). Під час радіопереговорів диспетчери та пілоти озвучують назви руліжних доріжок згідно з правилами фонетичного алфавіту НАТО, у якому кожній літері латинського алфавіту відповідає конкретно визначене, «фонетично близьке» до літери слово (A – це «Alfa», B – «Bravo», C – «Charlie», D – «Delta», E – «Echo» і т. д.). Назва доріжки «Сьєрра-Віктор» означає, що на схемі аеропорту, наземних покажчиках і світлових табло її позначено SV. Аналогічно – назва «Новембер-Папа» відповідає позначці NP.

29

«?veraasen» – норвезька компанія зі світовим ім'ям, спеціалізація якої – виготовлення великогабаритної снігоочисної техніки та агрегатів для аеропортів. У пропонованому контексті йдеться про снігоочисник цієї компанії.

30

1. фут = 0,3048 метра.

31

«ArcelorMittal» – найбільша металургійна компанія світу, котра на кінець нульових років контролювала 10 % світового ринку сталі. Її формування відбулося 2006 року шляхом злиття люксембурзької компанії «Arcelor» та індійської «Mittal Steel», що належала індійському бізнесменові Лакшмі Мітталу. Має представництва в усьому світі.

32

Мо (фр. Meaux) – містечко у Франції (49 тисяч жителів) у департаменті Сена і Марна на північному сході від Парижа.

33

Реймс – місто і комуна на північному сході Франції в департаменті Марна регіону Шампань-Ардени. Населення – 185 тисяч жителів.

34

Доріжка, маркована літерою J.

35

ILS (англ. instrument landing system – система посадки за приладами, або курсо-глісадна система) – сукупність наземних засобів, використання котрих в умовах обмеженої видимості (низька хмарність, туман, дощ чи сніг) дає змогу вирівняти літак щодо посадкової смуги і безпечно привести його строго до необхідної точки торкання. Вирівнювання літака здійснює автопілот за отриманими від курсо-глісадної системи радіосигналами. Втім, залежно від особливостей аеропорту та можливостей ILS передбачено мінімальну видимість, необхідну для безпечного приземлення. Якщо в разі досягнення певної висоти (яку в авіації називають висотою прийняття рішення, ВПР) командир повітряного судна не встановив візуального контакту з посадковою смугою (не бачить вогнів смуги), посадку скасовують і літак спрямовують на друге коло. Розрізняють 5 категорій точності під час посадки за приладами: I (ВПР складає 60 м), II (ВПР – 30 м), IIIa (ВПР менше за 30 м, але більше від 15 м), IIb (ВПР менше за 15 м) та IIIc (без обмежень – посадка за нульової видимості).

36

Скорочено від «LANDING GEAR» – шасі (англ.).

37

Для прикладу візьмемо злітно-посадкову смугу 04L-22R в аеропорту Париж-Північ. Якщо літак йде на посадку з південного заходу, то кут між напрямком на північ і віссю смуги складе $39^{\circ}6'$; округляємо $39^{\circ}6'$ до 40, ділимо на десять і отримуємо номер смуги – 04. Якщо літак заходить на посадку з північного сходу, то кут між напрямком на північ і віссю смуги буде інший – $219^{\circ}6'$; округляємо до 220, ділимо на десять і отримуємо 22 – номер цієї смуги в тому разі, якщо лайнер наближається до її північно-східного торця.

Якби смуга в аеропорту Париж-Північ була одна, її позначали б 04-22. Але в Париж-Північ – дві паралельні смуги, через це цифрові позначки для сусідніх торців однакові, а тому до номера додають літеру L або R. Якщо авіалайнер наближається до аеропорту з південного заходу, північніша з двох смуг (верхня на малюнку) буде для пілота лівою (04L), а та, що пролягає південніше, – відповідно, правою (04R). Для лайнерів, що заходять

на посадку з північного сходу, – все навпаки: північніша смуга буде правою (22R), а південніша – лівою (22L). Таким чином, аеропорт Париж-Північ має дві злітно-посадкові смуги: 04L-22R (північніша, ближча до терміналів) та 04R-22L (південніша).

38

ЗУПИНИСЬ: ПОПЕРЕДУ ЗЛІТНА СМУГА (англ.)

39

В описаному аеропорту Париж-Північ висота диспетчерської вишки більша за висоту прийняття рішення (30 м), через що ситуація, коли Гастон Лем'єр, по суті, не бачить летовища, але при цьому літакам усе ще дозволено приземлятись, є нормальною.

40

Глісада – траєкторія польоту літального апарата перед приземленням.

41

Перемикач «Take-off/Go around» (англ. «Зліт/Друге коло»), або «TO/GA» – це перемикач на автоматі тяги в кабіні пілотів сучасних пасажирських лайнерів, що має два режими: «Зліт» і «Друге коло». Перший режим використовують під час зльоту, другий – активують перед заходом на посадку. Якщо раптом під час заходу на посадку пілот розуміє, що з певних причин не може здійснити безпечне приземлення, перестановка важелів тяги в положення «TO/GA» забезпечує миттєве збільшення тяги двигунів, деактивацію автопілота (щоб літак припинив спуск по глісаді) і блокування будь-яких команд автомата тяги, котрі призначені для втримування літака в посадковій конфігурації. В екстреній ситуації застосування перемикача «TO/GA» є найшвидшим і найбільш ефективним способом скасувати посадку і повести літак на друге коло.

42

На друге коло!!! Злітний режим! (англ.).

43

Аеродинамічний екран – ефект різкого збільшення підйомної сили крила під час польоту на невеликій відстані від поверхні води або землі. Екранний ефект – та ж сама повітряна подушка, тільки сформована не шляхом надходження повітря внаслідок дії спеціальних механічних пристроїв, а утворена потоком повітря, що нагнітається під крило динамічно, під час руху літального апарата.

44

Ма, я тебе люблю! (фр.).

45

Екстрасистолія – несвоечасне скорочення серця чи окремих його камер. Вияви екстрасистолії: коротка пауза у серцебитті, надалі – потужний компенсаторний викид крові, що іноді спричиняє виникнення неприємних, можливо, болючих відчуттів. Екстрасистолії трапляються у 60-70 % людей. Факторами ризику появи екстрасистолії є стрес, куріння, а також уживання алкоголю, міцного чаю й особливо – міцної кави.

46

ВАСО (рос. Воронежское акционерное самолетостроительное общество) – авіабудівне підприємство у Воронежі, засноване 1932 року, на сьогодні виготовляє літаки «Ил-96-300», «Ил-96-400Т» та окремі деталі до «Airbus A320».

47

«Hawker 800» – британський двомоторний реактивний літак бізнес-класу, розроблений корпорацією «British Aerospace» на початку 1980-х років. З 2007-го його виготовляє компанія «Hawker Beechcraft». Розрахований на перевезення від 8 до 13 пасажирів на відстань 4 900 км. «Hawker 800 XPr» – одна з модифікацій цього літака.

48

Казанський авіаційний інститут (KAI) (з 2009-го – Казанський національний дослідний технічний університет ім. А. М. Туполева) – вищий навчальний заклад у Казані, Росія. Заснований 1932 року.

49

CAD-системи (від англ. Computer Aided Design – комп'ютерне проектування) – системи автоматизованого проектування (САПР).

50

Snow blower (букв. з англ. – той, що здуває сніг) – різновид аеропортової снігоочисної техніки, що згрібає сніг прилаштованим попереду автомобіля ковшем, після чого пропускає його через спеціальний вентилятор, який викидає («видуває») сніг на значну відстань убік від машини. Продуктивність blower'ів може сягати 10-15 тонн снігу за годину, а вага автомобіля – 30 тонн і більше. Є інший тип снігоочисників – так звані sweeper'и. Sweeper має грейдер попереду і причепний модуль з підвісною щіткою позаду: грейдер – для відгортання снігу на узбіччя, а щітка – для підчищення за ним смуги. Sweeper'и значно менші й легші.

51

Гостомель – селище міського типу на північному заході від Києва, за 2 км від якого знаходиться однойменний аеропорт.

«Gulfstream G150» – покращена модифікація двохмоторного реактивного літака бізнес-класу «Gulfstream G100», розробленого корпорацією «Israel Airspace Industries» наприкінці 1970-х років. Його виробляє корпорація «Gulfstream». Розрахований на перевезення 6–8 пасажирів на відстань до 6 000 км.