

Жорстоке небо

Про книгу

В аеропорту Париж-Північ сталася трагедія — зазнав катастрофи літак, зібраний на українському заводі «Аронов». Після зіткнення зі снігоочисником, який, здається, раптово опинився на посадковій смузі, вижило лише четверо людей. На місце трагедії вирушає донька конструктора, який спроектував цей літак. Дівчина починає активно розслідувати справу. Але хтось дуже не хоче, щоб вона дізналася правду. Життя Діани та її близьких у небезпеці!

МАКС КІДРЮК

ВІД АВТОРА БЕСТСЕЛЕРІВ
«БОТ» І «ТВЕРДИНЯ» —
РОМАНІВ, ЩО НАЗАВЖДИ ЗМІНИЛИ
УЯВЛЕННЯ ПРО УКРАЇНСЬКІ ТРИЛЕРИ



ЖОРС҃ТІОКЕ НЕБІО

ПРИСТЕБНІТЬ
ПАСИ БЕЗПЕКИ

КЛУБ
СІМ'ЯНОГО
ДОЗВІЛЛЯ

Макс Кідрук

Жорстоке небо

Р^{оман}



Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля»
2014

© Макс Кідрук, 2014

© DepositPhotos.com / ghoststone, karelnoppe, обкладинка, 2014

© Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля», видання українською мовою, 2014

© Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля», художнє оформлення, 2014

ISBN 978-966-14-7985-1 (epub)

Жодну з частин даного видання
не можна копіювати або відтворювати в будь-якій формі
без письмового дозволу видавництва

Електронна версія створена за виданням:

Кідрук М.

КЗ8 Жорстоке небо : роман / Макс Кідрук ; передм. А. Любки ; худож. Д. Ластовка. — Харків : Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля», 2014. — 608 с. : іл.

ISBN 978-966-14-7843-4

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 «сорочетвірки» 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...

УДК 821.161.2

ББК 84.4УКР

Обережно! Ненормативна лексика!

Дизайнер обкладинки *Віталія Котляр*
Художник *Дмитро Ластовка*

Людина в зоні турбулентності

Найстрашнішим із бачених мною в житті фільмів була стрічка про літак, який потрапляє в зону жахливої турбулентності. Бортом трясло так, що глядач мимоволі починав переживати за свій телевизор, 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 широчінню 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, людяним. 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 залізччя 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

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 чиємусь 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] 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 «Аронов АARON 44» і популярним у світі комерційним лайнером. Професійний пілот несподівано зауважить, що розташування терміналів та посадкових смуг аеропорту Paris-Nord[2], 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].

Toni Morrison. Song of Solomon[4]

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

Джаред Даймонд[5]

*22 квітня 2012, 06:42 (UTC[6] +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 скатертину, 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 струхлявленими 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 простує, 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 жорстоким 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 дебелому 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 здоров'я. 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 зміряв його сповненим презирства й болу 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

БЛОКОНЕНКО

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, заганяючи 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]), приклеївшись лівою щогою 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], 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 неприяно 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 ІКАО[9], 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]. 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 вщухне 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 ТЕМРО 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 звідти півтори години тому, над містом висіли низькі хмари, але снігу не було. Пілот зміркував: якщо Париж-Північ не закрийть 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] 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], що відкрило доступ на європейські ринки. А от далі справа застопорилася.

На найближчі два-три десятиліття потреби світового ринку в ближньомагістральних 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 Régional» (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 «Armenia». 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 потуги 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 слабо розрекламований літак.

Крига скресла, коли російський проект «Sukhoi Superjet 100» остаточно склеїв ласти. Наприкінці 2011-го вірменська «Aravia», перший оператор «сотки», втомившись постійно ремонтувати літак і виплачувати компенсації пасажирам, повернула «Superjet» розробнику. Після такого керівництво «Ільюшин 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 Aviación» 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 Koryu» (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 «Ильюшин Финанс Ко», скільки в ситуації на ринку регіональних авіап перевезень Франції. Світова криза болоче вдарила по всіх авіакомпаніях, та найтяжче довелось невеликим регіональним авіалініям. Великі гравці оклигали швидше. У 2012-му, коли ВВП Євросоюзу неквапно подерся вгору, регіональних авіап перевізників продовжувало лихоманити. І річ 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 авіап перевезень.

В АНТК ім. Аронова бульдожою хваткою вчепились 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 «Трансаэро» 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 Ґуерін, 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 Ґуеріна, 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 екзамен 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», «НОР!» 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 щойно 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 Вожирар (*Vaugirard*) і взявся готуватись до прильоту сім'ї. Радислав не встиг освоїтися 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 зустрінатиме 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. Троє 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 Віньйона. Того дня екіпаж Віньйона 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 Віньйона 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, щоби 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 Віньйон. 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 Ґуерін та Анатолій Захарович Рева, президент і генеральний конструктор Державного авіаційного концерну «Аронов», добрих чверть години позували перед трьома камерами, мружачись під сьйвом потужних ламп і обмінюючись компліментами (журналісти французької знімальної групи, відзнявши зліт лайнера, згребли решту тістечок з підносів і потихому вшилися, розсудивши, що більше нічого цікавого на церемонії не відбудуватиметься). Анатолій Захарович уважно вислуховував запитання українських журналістів і переказував їх до невпізнання потовченою англійською директорові «Франс Континенталь»; Жан-

Робер Ґуерін усміхався і відповідав (також ламаною англійською), після чого Анатолій Захарович перекладав почуте українською, розбавляючи слова француза довжелезними доповненнями. Невдовзі телевізійники наситились, інтерв'ю завершилось, і Ґуерін 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 Ґуерін радів, адже спромігся уникнути банкрутства, зберігши робочі місця для себе і кількох десятків підлеглих, а пан Рева тішився, що разом з «Ильюшин Финанс Ко» відшукав першу лазівку в серце консервативної Європи. Літні чоловіки — обом було за шістдесят — крокували пліч-о-пліч уздовж будівлі Термінала 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 брунато-мідним волоссям, що стирчало над лобом «їжачком», 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 Рігґсона.

— Я закінчив зовнішній огляд, — уможуєчись на праве сидіння, промовив Рігґсон. — Усе в нормі, — хлопцю нещодавно виповнилось двадцять шість, хоча виглядав він заледве на двадцять. Зовнішність безбородого парубка і худорлявість, що робила Рігґсона 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, Мете.

Ще під час тренувальних польотів в Україні Ротко виявив, що Ріггсон відзначається винятковою, зазедве 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 пройтися 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. Рігтсон 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 АСТ»[13], і промовив:

— Установлено.

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

— 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.

— АРУ?

— Увімкнена, працює.

— Генератор АРУ?

— 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:

<i>Flight Plan Fuel</i>	<i>1400 kgs</i>
<i>45 min. Holding</i>	<i>900 kgs</i>
<i>60 min. Diversion</i>	<i>1300 kgs</i>
<i>Contingency Fuel</i>	<i>500 kgs</i>
<hr/>	
<i>Total Fuel</i>	<i>4100 kgs</i>

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 «вистоювати 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 зайнятись 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 Рітсон 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 — буран 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. Тридцятидворічна 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-французька вранці наступного дня летітиме разом із ним до

Ліона. Жан-Робер Гуерін міг економити на літаках, але ніколи — на стюардесах.

— Я поставлю пакунок до шафки, — 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 терміналу, хочу роздивитись подарунки.

Стюардеса передала пакунок, на мить торкнувшись своїми пальцями пальців пілота. Радислав опустил 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 виказували 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 опустил 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. В середині 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 телющився 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 настроїв миттєво покращився. — Як щодо тебе, Мете? 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 досхочу 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 сльозлива бельгійська матрона, — і до двадцяти трьох років, коли молодий пілот влаштувався на свою першу роботу в «JDP France»[15], навіть жив разом із матір'ю. Стенлі Ріггсон, батько Метя, 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 есмінці «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, молодого цибатою 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 укrywся 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 ременя і навіть після досягнення повноліття продовжував жити з матір'ю, що, безперечно, не могло не позначитись на характері хлопця. Попервах українець припускав, що молодий Рігтсон — 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 розпливлись 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 пожмакав 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! Рігтсон 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 Рігсона 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 дрятого 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 підсміюючись, махнув рукою Ротко і додав: — Ти безнадійний, Мете... 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 Рігсон офіційно відрепортував командиру: — 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 терміналу 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], 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 терміналу.

— 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 пасажирами, що не вимагали безпосередньої участі командира, Радислав перекладав на плечі (чи то пак, на язик) бельгійця.

Другий пілот клацнув по кнопці на штурвалі, призначеній для перемикавання 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 пасажири 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... Щиро дякую за те, що обрали «Франс Континенталь» для подорожі.

Поки Метью дублював оголошення англійською, «RM350» виштовхав «ААРОНа 44» на вільну ділянку напроти терміналу, починаючи з якої літак міг маневрувати самостійно. Ротко повернув гальмо на «PRK BRK ACT» і почав запускати двигуни: селектор режимів стартера — на «IGN»[17], 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], 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 сідати... — 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 АРУ, повністю перейшовши на живлення від турбовентиляторних двигунів, і зі швидкістю 20 вузлів[19] вів літак до торця злітної смуги. Подзизкували електроприводи, встановлюючи закрилки 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

летіли 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 чуто 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 поведеться в одному з ресторанів неподалік аеропорту, поїде на квартиру і гарненько виспить. 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], — відімкнувши мікрофон, нагадав другому пілотові: — V1 — сто п'ятнадцять вузлів, VR — сто двадцять вузлів[21]. — Від цього моменту — жарти геть. Після виходу літака на смугу Радислав ставав таким же педантичним і скрупкульозним, 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, — відрепортував Ріттсон.

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

Буквально за мить по тому лайнер досягнув швидкості відриву.

— Rotate[22]! — випалив другий пілот. Від його ніяковості й невпевненості не лишилося й сліду: губи міцно стиснені, ніздрі роздуті, очі палахкотять.

— Roger[23], — 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 помалу 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, Рігтсон відрепортував:

— 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 посхилялись над радарями і бубоніли в мікрофони, роздаючи інструкції пілотам, чії літаки підлітали до аеропорту.

ridmi
ТВІЙ УЛЮБЛЕНИЙ КНИЖКОВИЙ

КУПИТИ