



© Sanchos Rodrigues

Макс Кідрук — український письменник, мандрівник і популяризатор науки. Автор книжок «Твердиня», дилогії «Бот», «Не озирайся і мовчи», а також роману «Зазирни у мої сни», який увійшов до короткого списку премії «Книга року ВВС 2016». Твори перекладено польською, російською, німецькою та чеською мовами.

РОМАН-КАТАСТРОФА Й ДЕТЕКТИВ В ОДНОМУ ФЛАКОНІ!

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!

«Жорстоке небо» для мене — не просто новий трилер, а особливий, по-справжньому знаковий роман.

Макс Кідрук

www.bookclub.ua
ISBN 978-617-12-4739-0



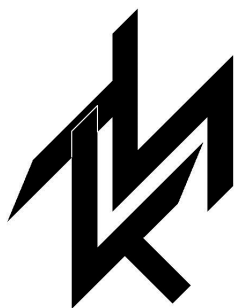
9 786171 247390



ЖОРСТОКЕ НЕБО



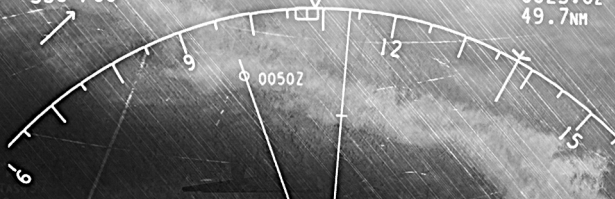
**Пристебніть
паси безпеки**



GS539 TAS497
336°/60

HDG 109 MAG

COLOR
0023.8z
49.7NM



GS539
336°/60

TFC
ARPT

WXR
-1
VAR
VOR L
YJT
DME 231



GPS
IRS(3)

VOR R
UYT
DME 68.8

VOR R
UYT
DME 68.8



МАКС
КІДРУК



ЖОРСТІОКЕ
НЕБО

Роман

ХАРКІВ **КЛУБ**
2018 **СІМЕЙНОГО**
ДОЗВІЛЛЯ

УДК 821.161.2
К38

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

Обережно! Ненормативна лексика!

Дизайнер обкладинки *Віталія Котляр*
Художник *Дмитро Ластовка*

ISBN 978-617-12-4739-0

- © Макс Кідрук, 2014
- © DepositPhotos.com / ghoststone, karelnoppe, обкладинка, 2018
- © Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля», видання українською мовою, 2018
- © Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля», художнє оформлення, 2018

Людина в зоні турбулентності

Найстрашнішим із бачених мною в житті фільмів була стрічка про літак, який потрапляє в зону жакливої турбулентності. Бортом 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 бородаче 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, 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 залізничка 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 Максима 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 заплушити 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 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, АНТК¹ ім. Аронова... гм... що б це могло бути?).

¹ АНТК — Авіаційний науково-технічний комплекс.

Визнаю: всі мої вигадки мають прототипи з життя. Уважний читач виявить купу збігів між описаним у «Жорстокому небі» літаком «Арон АARON 44» і популярним у світі комерційним лайнером. Професійний пілот несподівано зауважить, що розташування терміналів і посадкових смуг аеропорту Paris-Nord¹, 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 ЗБИГИ! «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



¹ Париж-Північ (фр.).

You wanna fly, you got to give up the shit that weighs you down¹.

*Toni Morrison. Song of Solomon*²

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

*Джаред Даймонд*³

¹ Хочеш полетіти — позбуйся лайна, що тягне донизу (*англ.*).

² 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.

³ 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.

22 квітня 2012, 06:42 (UTC¹ +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

¹ 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.

пелена хмар обривалась, не сягаючи обрїю, 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, щонайменше, 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 як сорок.

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 університетів, 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 голомого 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 самими 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 чоловік 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 долоною по лисині: — ...тепер от дружину.

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

Із 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 й здригнувся, яким 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 цієї миті 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 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 низав 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 й сміливо простягнув руку:

— Валерій Іванович.

Заскочений зненацька, гевал машинально відповів:

— Я Карий, — але руки не подав. Схаменувшись, він вищирився, очі покруглишали 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 болю поглядом, рвучко розвернувся і, піднявши комір куртки, закрокував геть.

Лисуватий чоловік вичікував аж хвилину, неначе побоючись, що гевал повернеться, і тільки тоді наважився наблизитись іще 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, 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 АРУ¹), приклеївшись лівою щогою до висувного рукава, яким із терміналу сходили зареєстровані пасажери. Праворуч 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 кінець 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

¹ Англ. *Auxiliary Power Unit (APU)* — додаткова силова установка.



під час передпольотної підготовки погодний звіт METAR¹, 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 неприязно супитись, проводжаючи очима ворсисті сніжинки. Насторожував звіт з аеропорту призначення — з Парижа. Не випускаючи з рук паперового стаканчика, пілот перегорнув аркуш із 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 координуваним часом, тобто чверть години тому, для летовища LFPN, де LFPN — це код ІКАО², 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

¹ METAR (англ. *ME*Teorological *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.

² 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.

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 Бове¹. Таким чином вдасться уникнути багатьох проблем і зекономити для компанії силу-силенну грошей: пасажирів не доведеться доправляти до Парижа наземним транспортом, йому — капітанові «44-го» — не треба буде чекати бозна-скільки часу, доки 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 одразу 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 ішов сніг. Зате у блоці TEMPO було

¹ Реймс, Орлеан, Бове — міста у Франції.

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 закрийють упродовж найближчих тридцяти хвилин — до вильоту з Ліона, — йому, ймовірно, доведеться сідати «навпомацки», оперуючи лише показами приладів.

Радислав звів голову — сніжинок на склі побільшало. Не стримався і скрипнув зубами. Це ж треба — таке «щастя», першого ж дня 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 2001-го замість застарілих ближньомагістральних лайнерів радянських часів «Туполєв 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 2007-го «ААРОНу 44» видано сертифікати типу від Авіаційного реєстру МАК¹ 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 EASA², 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 з огляду на 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».

¹ МАК — Міждержавний авіаційний комітет, виконавчий орган 12 країн колишнього СРСР з питань цивільної авіації, сфера компетенції якого — сертифікація авіакомпаній, літаків, а також розслідування авіакатастроф.

² EASA (англ. *European Aviation Safety Agency*) — Європейська агенція авіаційної безпеки.

Із певним 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. Із 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 із 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 спокливу ціну, високу паливну економічність і невибагливість в обслуговуванні, іноземні замовники остерігались вкладати кошти в малознайомий і слабо розрекламований літак.

Крига скресла, коли російський проект «Sukhoi Superjet 100» остаточно склеїв ласті. 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 «сорокчетвірки» перейшли у власність північно-корейської «Air Koryo» (літаки були першим оновленням корейського флоту за останні п'ятнадцять років). Того самого місяця, абсолютно неочікувано, надійшло перше — історичне! — замовлення з Європи. Французькі регіональні авіалінії «Франс Континенталь» підписали угоду на купівлю двадцяти лайнерів концерну «Аронов» із опцією на придбання ще десяти.

Причина омріяного європейського замовлення крилася не так у пробивній діяльності «Ільюшин Финанс Ко», як у ситуації на ринку регіональних авіап перевезень Франції.

Світова криза болюче вдарила по всіх авіакомпаніях, але 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, позбавлений вибору: він повинен летіти; тоді як малим компаніям доводиться протистояти не лише економічним негараздам, але й наземним перевізникам — потягам, автобусам, із 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 допрацьовувала 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 ітися. 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» опинились у глухому куті: або купують дешевші українські авіалайнери, або пензлюють до дідькової матері з ринку регіональних авіаперевезень.

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 «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 як пілота — навіть після кризи в напівпотопленій «Франс Континенталь» умови були кращими, ніж в «Аеросвіті». Через три дні, ознайомившись із резюме українця, Жан-Робер Гуерін, виконавчий директор «Франс Континенталь», надіслав 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 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 вибудовувати 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 усміхнувся, від чого зморшки на лобі роз'їхались, і відклав аркуші 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 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 усміхнувся 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 жодного разу не використана щітка тихо заскрипіла по товстому композитному склі.

Перший «ААРОН 44» в ліврей «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», і 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 як гість: за штурвал першого «ААРОНа», котрому судилося злетіти в небо у ліврей «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*, мусить 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 Вінйон. 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 подумки повертаючись 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 придбану в супермаркеті й поставлену на доріжку для маневрування іграшкового аеропорту, вирулив на злітну смугу і під незлагоджені оплески залишених у залі відправлень функціонерів із 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 літак, «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», добру чверть години позували перед трьома камерами, мружачись під сяйвом потужних ламп і обмінюючись комплімен-

тами (журналісти французької знімальної групи, відзнявши зліт лайнера, згребли решту тістечок із підносів і по-тихому 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 Гуерін 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 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 «Ильюшин Финанс Ко» відшукав першу лазівку в серце консервативної Європи. Літні чоловіки — обом було за шістьдесят — 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 так, 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 юнак із 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 Рігсона.

— Я закінчив зовнішній огляд, — уможуочись на праве сидіння, промовив Рігсон. — Усе в нормі, — хлопцю нещодавно виповнилось двадцять шість, хоча він мав вигляд заледве на двадцять. Зовнішність безбородого парубка і худорлявість, що робила Рігсона 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 пілотовському кріслі, подумки запитували себе: хто, в біса, пустив за штурвал неповнолітнього? Та це була лише ілюзія. Незважаючи на порівняно невелику кількість налітаних годин пілотом комерційної авіації (750 на «McDonnell Douglas MD-82» і трохи більше ніж 60 на «ААРОН 44»), Метью був одним із найкращих молодих пілотів, які зустрічались Радиславу Ротку за весь час роботи інструктором. Метью Рігсон не просто *керував літаком*, він справді *вмів літати*.

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

— Дякую, Мете.

Ще під час тренувальних польотів в Україні Ротко виявив, що Рігсон відзначається винятковою, заледве не божевільною скрупкульозністю. 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 особливістю характеру бельгійця. Із 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, але найважливіше — екіпаж протягом дня не змінювався, відповідно, у повторному зовнішньому огляді не було потреби. Попри це, Метью Ріггсон не полінувався й обійшов «ААРОН 44», переконаючись, 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 таку незбагненну, що Радислав досі не міг звикнути до її виявів.

— Гаразд, — Метью застібнув навхресні паси безпеки, вмонтивав на голову навушник з мікрофоном і повернувся до капітана. — Готові пройти по передстартовому контрольному списку? — не чекаючи на відповідь, хлопечко увімкнув сенсорну панель ліворуч 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 була символічною. Ріггсон узявся по черзі перераховувати:

— Стоянкове гальмо?

Українець перевів погляд на прямокутний перемикач праворуч від пілотського сидіння відразу за важелями регулю-

вання тяги двигунів, переконавшись, що вказівник перемикача спрямований на позначку «PRK BRK ACT»¹, і відповідь:

— Установлено.

Метью тицьнув пальцем у монітор із правого боку від напису «Стоянкове гальмо». Червону цятку навпроти параметра змінило зелене слово «Checked»².

— 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 окремі 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.

¹ Скорочено від «PARKING BRAKE ACTIVATED» — стоянкове гальмо активовано (англ.).

² Перевірено (англ.).

— 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>
<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 запас-

ного аеропорту (якщо Париж-Північ таки закриють) і на-самкінець — 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 відлущувати 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 є запорукою блискучої кар'єри. Радислав анітрохи не сумнівався, що Метью Рітсон 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 існуюватимуть 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 Рітсон 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 погодній 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 із 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 тріснуло, вивергнувши на місто тонни замерзлої вологи. Сніг був важким і колючим, а пориви вітру, котрі на підступах до столиці досягли швидкості 80 км/год, перетворили його на сталеві дробинки, що намагались прошпигнути, розсікти, подряпати все на своєму шляху. Впродовж перших чверть години на землі 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 на відповідь, прочинила двері пілотської кабіни. Радислав обернувся, натягнувши ремені:

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

— Я роздобула все, що ви просили, — стюардеса відповіла англійською і просунула до кабіни білий пакет із трирядковим написом «Lyon — Saint Exupéry — Duty Free».

— О, чудово! Перфектно! Неймовірно вам вдячний.

Жінка всміхнулася. Тридцятидворічна броньбійна брюнетка Вероніка Морель п'ять років працювала у «Франс Континенталь», останні півтора року обіймаючи посаду старшої бортпровідниці на рейсах між Парижем і Ліоном. Вероніка була високою (на підборах — навіть вищою за Радислава), але при цьому зовсім не грубою: мала тонку шию, ідеальні груди й витончені, 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-французенка 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 до кри-

хитної шафи 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 виглядала крізь широко розстебнутий комір форменої блузи, і затримав його на секунду довше, ніж дозволяли правила пристойності. Вдруге за день Ротко не стримався й узявся порівнювати Вероніку з дружиною. Така сама струнка й висока, така сама... «Стоп! Припини!..» Але не думати про стюардесу чоловік не міг. Він відчував, що за каламутною 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, водночас дістаючи з пакета блискитну коробочку з парфумами. Роздивився її:

— Думаєте, сподобається?

— Упевнена, що сподобається. У мене такі самі.

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 бортпроводницею невідривно телющився на головну панель, кинув скося погляд на планшет. — Це для Оленки, старшої дочки.

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

Українець гмикнув.

— Жодного разу. У неї 8 лютого був День народження. Тож я, вважаю, убиваю 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 із митної зони, і настрої 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 щодня, 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»¹, навіть жив разом із матір'ю. Стенлі Ріггсон, батько Мета, 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, молодою цибакою бельгійкою, у Лондоні, де вона навчалась у коледжі, наприкінці осені 1983-го. У 1985-му Стенлі й Анна одружились, а 1987-го з'явився на світ Метью. За місяць Ріггсони переїхали до Бусваля, крихітного селища під Брюсселем, бо служба матросом на торпедованому «Шеффілді» виявилась найвизначнішим життєвим досягненням

¹ Французькі регіональні авіалінії зі штаб-квартирою в Парижі.

Зміст

Людина в зоні турбулентності	5
Розділ I	17
Розділ II	102
Розділ III	172
Розділ IV	264
Розділ V	379
Розділ VI	459
Розділ VII	526
Епілог	585
Післямова	592
Stronghold tour crew 2013—2014 (у хронологічному порядку)	600
Перелік музичних творів, рекомендованих для прослуховування під час прочитання роману	603

Літературно-художнє видання

КІДРУК Макс
Жорстоке небо
Роман

Керівник проекту *В. А. Тютюнник*
Відповідальний за випуск *О. В. Приходченко*
Редактор *О. А. Веремчук*
Художній редактор *Ю. О. Дзекунова*
Технічний редактор *В. Г. Євлахов*
Коректор *О. Є. Замазій*

Підписано до друку 15.02.2018. Формат 84x108/32.
Друк офсетний. Гарнітура «Literatrupta». Ум. друк. арк. 31,92 + кольор. вкл.
Наклад 7000 пр. Зам. № .

Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля»
Св. № ДК65 від 26.05.2000
61140, Харків-140, просп. Гагаріна, 20а
E-mail: corp@bookclub.ua

Віддруковано у ПРАТ «Харківська книжкова фабрика “Глобус”»
61052, м. Харків, вул. Різдвяна, 11.
Свідоцтво ДК № 3985 від 22.02.2011 р.
www.globus-book.com



• за телефонами довідкової служби
(050) 113-93-93 (МТС); (093) 170-03-93 (life);
(067) 332-93-93 (Київстар); (057) 783-88-88

• на сайті Клубу: www.bookclub.ua
• у мережі фірмових магазинів
див. адреси на сайті Клубу або за QR-кодом

Надсилається безплатний каталог

Запрошуємо до співпраці авторів
e-mail: publish@ksd.ua

***Запрошуємо до співпраці художників,
перекладачів, редакторів***
e-mail: editor@ksd.ua

**Для гуртових
клієнтів**

Харків

тел./факс +38(057)703-44-57
e-mail: trade@ksd.ua

Київ

тел./факс +38(067)575-27-55
e-mail: kyiv@ksd.ua

Одеса

тел./факс +38(067)572-44-28
e-mail: odessa@ksd.ua

Кідрук М.

К38 Жорстоке небо : роман / Макс Кідрук ; передм. А. Любки ;
худож. Д. Ластовка. — Харків : Книжковий Клуб «Клуб Сімейного
Дозвілля», 2018. — 608 с. : іл.

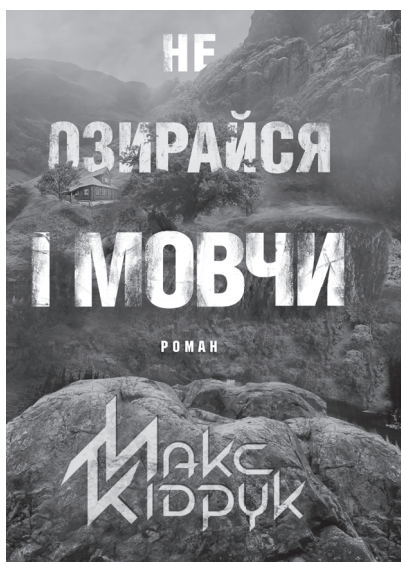
ISBN 978-617-12-4739-0

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 «сорочкет-вірки» 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



Уявіть, що на Землі існує місце, яке ніби застигло в часі. Місце, здатне сховати будь-кого, хто прагне втекти від реальності. Уявіть, що для того, аби туди потрапити, достатньо не озиратися й мовчати. Є лише одна проблема: в такому місці часом з'являються речі, страшніші за те, від чого ховаєшся.

На що здатний батько заради порятунку сина, якого поглинає примара, котра оселилася у снах? Миرونу Белінському доведеться шукати відповідь на це запитання самому: його батько покинув родину дуже давно і без пояснень, його друзі не здогадуються про те, що відбувається з маленьким Тео. Мирон проковтне зраду найближчої людини, знехтує порадами лікарів, відмовиться від кар'єри і навіть дозволить ученим зазирнути в мозок свого сина. Та чи допоможе це здолати силу, яка заволоділа думками Тео? Силу, яка поза життям і смертю, поза добром і злом? І чи не занадто високою буде ціна?

