

ГОЛОС в эфире

Егор Корнеев

Иногда одно спокойное слово
удерживает жизни в небе

Егор Корнеев
Голос в эфире

«Автор»

2026

Корнеев Е.

Голос в эфире / Е. Корнеев — «Автор», 2026

Ночная смена в аэропорту должна была пройти спокойно: редкие рейсы, холодный кофе, пустая диспетчерская и привычные отметки на экране. Но в эфир выходит борт «Вектор-731» - отказ двигателя, дым в кабине, сорок шесть человек на борту и молодой командир, который просит только об одном: не уходить с частоты. Сергей Лапин - авиадиспетчер, привыкший держать голос ровным даже тогда, когда в небе рушится порядок. Он умеет говорить с пилотами, вести самолёты к полосе, не показывать страха и не допускать лишних слов. Но за пределами диспетчерской он совсем не понимает как разговаривать с уже взрослым сыном. Одна аварийная посадка становится для Сергея не только профессиональным испытанием, но и личной точкой возврата. Иногда, чтобы спасти человека, достаточно остаться с ним на связи. А иногда это нужно не только тем, кто в небе.

© Корнеев Е., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Глава 1. Ночная смена	5
Глава 2. Прямая	10
Конец ознакомительного фрагмента.	18

Егор Корнеев

Голос в эфире

Глава 1. Ночная смена

Ночью аэропорт становился похож на больницу.

Днём он ещё изображал из себя живое место: люди тащили чемоданы, ругались у стоек регистрации, покупали кофе за три цены, обнимались у выхода, теряли и находили паспорта, забывали детей у туалета и почему-то всегда спрашивали, где посадка на Москву.

Ночью всё это исчезало.

Оставались голые коридоры, редкие шаги, автомат с шоколадками, который принимал деньги через раз, и свет — ровный, белый, иногда подрагивающий в самом дальнем углу. От него лица становились хуже, чем были на самом деле. Даже молодые выглядели так, будто уже давно не спят, а пожилые — будто ждут самолет с самого начала их жизни.

В диспетчерской было теплее, чем в здании терминала. Даже душно. Окна выходили на полосу, но ночью за стеклом почти ничего не было видно: только собственные отражения, зелёные и красные огни, редкие вспышки маяков и пустоту за ними. Где-то далеко, за ограждением аэродрома, тянулась дорога. По ней иногда проходили фуры, и их жёлтые фары, низкие и тяжёлые, казались отсюда чужими самолётами, которые не умеют летать.

Сергей Лапин сидел в кресле, откинувшись чуть назад, и держал в руках пластиковый стаканчик с кофе.

Кофе был плохой. Не просто плохой — омерзительный. На упаковке автомата было написано «капучино», но на вкус это напоминало горячую воду, в которой кто-то помыл кружку после растворимого кофе, но Сергей всё равно пил.

На соседнем рабочем месте сидела Инга, второй диспетчер подхода. Маленькая, сухая женщина лет сорока, с волосами, собранными в тугий хвост. Она листала что-то в телефоне, но экран держала низко, чтобы не отсвечивало. Иногда она поднимала глаза на монитор, смотрела на отметки, потом снова опускала взгляд.

— Ты опять это пьёшь? — сказала она, не поворачиваясь.

— У меня крепкий организм.

— У тебя не организм крепкий. У тебя вкусовые рецепторы умерли ещё в две тысячи девятом.

Сергей хмыкнул.

— В две тысячи девятом я ещё был счастливым человеком.

— Сомневаюсь.

Он поставил стаканчик на край стола, чуть дальше от аппаратуры. Привычка. Стаканчики, ручки, бумажки, телефоны — всё должно было лежать не там, где рука могла дёрнуться в неподходящий момент. Ночью особенно.

На частоте было спокойно.

Один грузовой рейс ушёл на восток сорок минут назад. Потом санитарный борт запросил разрешение на снижение, но его ввели с другого сектора. Из ближайших — только рейс «Север-214», небольшой пассажирский, заходил с задержкой из Москвы. Ещё где-то наверху шла пара транзитных, но они были не их заботой.

Сергей посмотрел на часы.

02:17.

Самое неприятное время.

Не поздний вечер, когда организм ещё держится на остатках дня. И не утро, когда уже можно обманывать себя мыслью, что скоро смена закончится. Два часа ночи — это кошмар. Время, когда мысли начинают жить отдельно. Когда вспоминается всё, что днём удаётся забывать на задворки сознания.

Он потер переносицу.

На столе рядом с клавиатурой лежала фотография. Не в рамке и не на подставке — просто маленькая старая фотография, засунутая под прозрачный коврик. На ней мальчик лет семи стоял у ограждения аэродрома и держал в руках игрушечный самолёт. Шапка съехала на одно ухо, лицо было серьёзное, почти взрослое. За спиной, далеко, виднелся настоящий Ан-24.

Инга однажды спросила:

— Это ты?

Сергей ответил:

— Нет. Сын.

— А где он сейчас?

— В Питере.

Больше она ничего не спрашивала. Инга в принципе знала, когда стоит остановиться с расспросами. За это Сергей её уважал.

А сын действительно был в Питере. Уже третий год. Учился на инженера, жил в общежитии, звонил редко, а писал ещё реже. Разговаривали они обычно так, будто оба стояли в очереди и не хотели задерживать людей сзади.

«Как дела?» «Нормально». «Деньги есть?» «Есть». «Учёба?» «Тоже нормально». «Ну давай». «Давай».

Иногда Сергей думал, что с самолётами ему разговаривать проще, чем с собственным сыном.

Ведь у рейса есть регламент, что отвечать, а у Сергея есть регламент, что им говорить.

В наушнике щёлкнуло.

— Север-214, снижение до эшелона семьдесят, курс двести восемьдесят.

Голос пилота был ровный, немного уставший. Обычный голос командира ночного рейса, который уже видел перед собой не аэропорт, а подушку.

Сергей нажал передачу:

— Север-214, понял вас. Снижение до семидесятого, курс двести восемьдесят. Давление семь пять девять. Ожидайте заход по ИЛС на полосу два шесть.

— Снижаемся до семидесятого, курс двести восемьдесят, давление семь пять девять, полоса два шесть. Север-214.

Он сделал пометку.

Всё шло штатно.

Именно это слово Сергей не любил больше всего.

«Штатно».

В авиации оно звучало как попытка договориться с судьбой. Пока ты говоришь «штатно», где-то уже может лопнуть трубка, замкнуть проводка, устать металл, ошибиться человек, не сойтись давление, температура, скорость, ветер, видимость, высота. Всё это может скрываться пот этим обыденным штатно.

Инга зевнула, прикрыв рот ладонью.

— После смены спать? — спросила она.

— Нет. В банк надо заехать.

— Зачем?

— За кредит надо платить.

— А. Наше любимое.

— Ага.

Оба грустно усмехнулись.

На частоте снова щёлкнуло. Но голос был уже другой.

Не тот уверенный, усталый голос командира «Севера».

Этот голос появился резко.

— Подход, борт — пауза, дыхание, — борт Вектор-731, запрашиваем снижение, у нас у нас проблема.

Инга подняла голову.

Сергей выпрямился.

На мониторе отметка «Вектор-731» была севернее, на границе зоны. Чартерный рейс. Небольшой самолёт. По плану должен был пройти выше и уйти дальше, не садясь у них. Сергей помнил его только краем сознания — как одну из тех отметок, которые есть, но она не требует внимания.

А вот теперь требовала.

— Вектор-731, Подход, вас понял. Характер проблемы?

Пауза.

Затянувшаяся для нормального радиообмена.

— Подход, Вектор-731. Отказ левого двигателя. Запах дыма в кабине. Запрашиваем ближайший аэродром.

Инга уже двигалась быстро. Телефон внутренней связи. Координация. Дежурные службы. Метео. Полоса. Запасные схемы. Сергей слышал её голос рядом, короткий, сухой и абсолютно без эмоций:

— Вышка, готовьте аварийные Да, возможно аварийная посадка Вектор-731 Левый двигатель, дым в кабине Поднимайте службы.

Сергей смотрел на отметку.

Скорость снижалась, но высота пока держалась.

— Вектор-731, ближайший аэродром — Северный. Удаление восемьдесят четыре километра. Полоса два шесть, длина две восемьсот. Погода: видимость три тысячи, нижняя граница двести сорок, ветер двести сорок градусов, семь метров, порывы до одиннадцати. Подтвердите количество людей на борту и остаток топлива.

Опять пауза.

Потом голос:

— На борту сорок два пассажира, экипажа четыре. Топлива — он замолчал, сказал кому-то в кабине не в эфир: «Смотри по правому баку, не по общему». Потом снова в эфир: — Топлива на сорок минут. Но у нас нестабильная работа генератора. Возможны проблемы с электрикой.

Сергей почувствовал как внутри все сжалось.

Так бывало в плохие моменты: мир не взрывался, а наоборот — сужался до нескольких цифр, звуков и чужого дыхания в наушнике.

— Вектор-731, понял. Следуйте курсом сто девяносто. Снижение до эшелона пятьдесят. Аварийные службы будут готовы. Работайте спокойно.

Последние два слова он сказал не по инструкции.

Инга посмотрела на него, но ничего не сказала.

— Курс сто девяносто, снижение до пятидесятого, — ответил пилот. — Работаем спокойно. Вектор-731.

Он попытался произнести это ровно. Почти получилось.

Сергей отметил про себя: пилот молодой.

Не мальчик, конечно. Но молодой. В голосе ещё была эта напряжённая правильность человека, который помнит учебник лучше всех на свете. Командиры постарше в таких ситуа-

циях говорили иначе. У них в голосе появлялась тяжесть. Не паника конечно, не растерянность — просто понимание, что жизнь опять решила проверить, не слишком ли ты к ней привык.

— Инга, а кто у них командир? — тихо спросил Сергей, не отрывая глаз от экрана.

Она уже смотрела данные.

— Сейчас Вектор-731 Командир — Андрей Соколов. Второй — Михеев. Самолёт зарегистрирован на «РегионАвиа».

Сергей нахмурился.

Соколов.

Фамилия обычная. Таких в авиации — как Ивановых в военкомате.

Но что-то кольнуло.

— Возраст?

— Тридцать два.

Не тот.

Сергей выдохнул чуть заметнее, чем хотел.

Инга это заметила.

— Что? Знакомый?

— Нет.

Он снова нажал передачу:

— Вектор-731, подтвердите: пожарной сигнализации нет?

— Пожарной нет. Только запах дыма. Левый двигатель заглушен. Идём на одном. Кабина проветривается. Пассажиры — голос чуть дрогнул, но быстро вернулся, — пассажиры уведомлены.

Сергей представил салон.

Ночную усталость. Людей, которые ещё десять минут назад спали, откинув головы в спинках кресел. Женщину, которая сразу полезла за телефоном. Мужчину, который начал объяснять соседу, что всё нормально, хотя сам ничего не понимает. Ребёнка, который смотрит на мать и по её лицу решает, надо ли плакать.

Сорок два пассажира.

Четыре члена экипажа.

Сорок шесть человек, которые сейчас были для Сергея одной движущейся отметкой на экране и одним голосом в наушнике.

— Вектор-731, понял. Продолжайте снижение. Через три минуты дам вектор на заход.

— Принял.

Связь оборвалась.

Не совсем конечно. Просто пилот отпустил кнопку.

Но в диспетчерской после этого стало так тихо, будто связь действительно оборвалась.

Сергей посмотрел на полосу. За стеклом мигали огни. Где-то внизу уже выезжали пожарные машины. Их проблесковые маяки были маленькими, почти игрушечными. Красные точки на чёрном поле.

Инга говорила по внутренней связи:

— Да, аварийная посадка. Нет, пока без подтверждённого пожара. Да, на одном двигателе. Сорок шесть человек. Полоса два шесть. Очистить рулётки. Санитаров тоже подвезти.

Сергей слышал её, но словно сквозь воду.

В голове всплыло старое воспоминание.

Не катастрофа и даже не авария.

Много лет назад, когда он ещё работал в другом городе, маленький учебный борт потерялся с радаров. Курсант за штурвалом и инструктор рядом. Радио трещало так, будто эфир жевали зубами. Тогда всё закончилось нормально: они вышли к полосе, сели жёстко и сло-

мали стойку шасси, но живые. Потом инструктор смеялся, курил у ангара и хлопал курсанта по плечу.

А Сергей потом два месяца просыпался от собственного голоса:

«Не молчи. Просто отвечай мне. Пока отвечаешь — ты здесь».

Он тогда впервые понял, что диспетчер не ведёт самолёт.

Он ведёт человека.

Самолёт летит сам. По тяге, по углу, по скорости, по воздуху. А человек в кабине может развалиться раньше машины. И если он развалится — всё остальное уже почти неважно.

На частоте снова щёлкнуло.

— Подход, Вектор-731.

Сергей нажал передачу:

— Вектор-731, слушаю вас.

На этот раз в голосе пилота появилась новая нота.

Не паника.

Хуже.

Он старался не паниковать.

— У нас дым усиливается. Переходим на кислород. Запрашиваем немедленный заход.

Сергей медленно вдохнул.

Снаружи, за стеклом, огни полосы продолжали гореть ровно и спокойно.

— Вектор-731, понял. Разворачивайтесь курсом сто шестьдесят. Снижение до трёх тысяч. Выводим вас на прямую.

Пауза.

— Подход

— Слушаю.

Пилот дышал часто. Маска немного искажала голос.

— Только не уходите с частоты.

Сергей посмотрел на отметку.

Маленькая светящаяся точка двигалась к ним сквозь ночь.

— Я здесь, Вектор-731, — сказал он. — Я никуда не ухожу.

Глава 2. Прямая

— Я здесь, Вектор-731, — сказал Сергей. — Я никуда не уйду.

После этих слов в эфире на секунду стало пусто.

Потом пилот ответил:

— Принял.

Одно слово, очень короткое, очень быстро брошенное в эфир.

Человек на другом конце эфира держался. Держался за инструкции, за приборы, за голос второго пилота рядом, за память рук, за всё, чему его учили. Но ещё он держался за частоту. За то, что где-то внизу есть человек, который видит его маленькой точкой на экране и может сказать: «Ты не один».

Сергей чуть подался вперёд.

— Вектор-731, текущая высота?

— Четыре тысячи восемьсот, снижаемся до трёх.

— Скорость?

Пауза.

На фоне что-то коротко пикнуло. Потом приглушённый голос, явно не предназначенный для эфира:

— Двести двадцать нет, двести десять держи нос

Командир снова нажал передачу:

— Скорость двести десять узлов. Идем на одном двигателе. Дым в кабине сохраняется.

— Вектор-731, понял. Удаление до торца полосы шестьдесят семь километров. Курс выдерживайте сто шестьдесят. Через две минуты правый разворот на посадочный. Полоса свободна. Аварийные службы готовы.

— Понял. Курс сто шестьдесят. Полоса свободна.

Сергей посмотрел на Ингу.

Она стояла, возле своего стола. Одной рукой держала трубку внутренней связи, второй делала пометки в журнале. Лицо у неё стало неприятно спокойным. Как-будто все что сейчас происходило было для неё обыденностью.

— Метео обновили? — спросил Сергей.

Инга прикрыла трубку ладонью.

— Да. Ветер двести пятьдесят, восемь, порывы двенадцать. Видимость две восемьсот. Снег слабый, но полоса мокрая. Сцепление нормальное.

— Нижняя граница облаков?

— Двести двадцать.

Сергей кивнул.

Не отлично. Не ужасно. Погода такая, когда обычный рейс садится, пассажиры хлопают или не хлопают, экипаж идёт в гостиницу, а диспетчер даже не запоминает номер борта.

Но это был не обычный рейс.

Один двигатель. Дым. Нестабильная электрика. Ночь. Низкая облачность. Чартерная компания, не самая крупная. Молодой командир. Сорок шесть человек на борту.

И сорок минут топлива, которые теперь уже не были сорока минутами. Когда у тебя дым в кабине, время уже отсчитывает не количество имеющегося топлива. Время считает дыхание.

— Север-214 где? — спросил Сергей.

Инга быстро взглянула на соседний экран.

— На удалении двадцать девять. Идёт стабильно.

— Уводим?

— Уже дала ожидание через смежный. Они всё поняли.

Сергей нажал передачу на другой частоте:

— Север-214, Подход, сохраняйте эшелон шестьдесят, выполняйте правый разворот курс ноль девять ноль, ожидайте дальнейшие указания.

Голос командира «Севера» ответил сразу, спокойно и без лишних вопросов:

— Сохраняем шестьдесят, правый ноль девять ноль. Север-214.

В авиации редко спрашивали: «А что случилось?» Хорошие экипажи понимали по тону. По тому, как диспетчер вдруг начинал освобождать пространство, в котором до этого всё было расписано по минутам.

Сергей вернулся к «Вектору».

— Вектор-731, для информации: другой трафик выведен, воздушное пространство перед вами свободно.

— Спасибо, Подход.

Сказал не «понял», не «принял», а «спасибо».

Сергей не любил такие слова в эфире. Они означали, что человек уже вышел из привычной схемы. В нормальном радиообмене благодарность звучала редко. Обычно благодарили после посадки, когда колёса уже на земле, когда страшное осталось позади и можно позволить себе стать человеком.

А здесь было ещё рано.

Слишком рано.

— Вектор-731, работаем по схеме. Сейчас вас выведем на прямую. Не спешите. Главное — сохраняйте управляемость.

— Понял. Сохраняем управляемость.

И снова правильный ответ. Прямо по учебнику.

Сергей невольно представил этого Соколова. Тридцать два года. Наверняка высокий, худой, с тёмными кругами под глазами. Такие командиры региональных рейсов часто выглядели старше своего возраста, потому что спали где придётся, ели когда получится и несли ответственность, которую пассажиры оценивали только в момент жёсткой посадки.

Он мог быть из тех, кто ещё недавно сидел справа, слушал командиров постарше и думал, что сам будет спокойнее, собраннее и уж точно лучше. А потом однажды пересел в левое кресло и понял, что левое кресло не делает человека опытнее. Оно просто переставляет на него вес самолёта.

— Сергей, — тихо сказала Инга.

Он не повернулся.

— Что?

— У них борт не новый. Машинка восемьдесят седьмого года. Прошлой весной была на ремонте.

— Спасибо за поднятое настроение.

— Я просто предупредила.

— Понял.

Он посмотрел на отметку. Она двигалась к ним, чуть правее расчётной линии. Не критично.

Пока.

— Вектор-731, правый разворот курс двести десять. Снижение до двух тысяч пятисот.

— Правый двести десять, снижение до двух с половиной. Вектор-731.

Голос снова искажился кислородной маской. Где-то за ним шёл шум. Не просто вентиляция. Низкий, неприятный, живой шум кабины, в которой что-то было не так.

— Подход, Вектор-731.

— Слушаю.

— У нас отказ части экранов. Основной навигационный — он замолчал, выругался не в эфир, но передача осталась зажатой, поэтому Сергей всё услышал. — Извините. Основной навигационный погас. Резервные работают. Автопилот отключился.

Инга закрыла глаза на полсекунды.

Сергей не позволил себе даже этого.

— Вектор-731, понял. Переходите на ручное. Я дам радиолокационное наведение. Подтвердите возможность захода по ИЛС?

Пауза.

На фоне второй пилот сказал:

— Локалайзер ловит глиссада прыгает

Командир:

— Подход, локалайзер принимаем нестабильно. Глиссада ненадёжна.

Сергей почувствовал, как ладони стали сухими.

Это было плохо. Не смертельно конечно, но плохо. На одном двигателе, ночью, с дымом, с частично отказавшей электрикой, без нормальной глиссады — всё это постепенно превращало посадку из процедуры в борьбу с техникой.

— Вектор-731, понял. Тогда работаем по радиолокационному наведению до выхода на визуальный контакт или до принятия решения. Минимумы уточняйте по приборам. Держите меня в курсе.

— Принял.

— Ваша текущая высота две тысячи восемьсот, снижение продолжайте до двух с половиной. Курс двести десять выдерживайте.

— Две восемьсот, снижаемся до двух с половиной, курс двести десять.

Сергей услышал короткий кашель.

— Вектор-731, состояние экипажа?

Пауза.

— Работаем.

— Я спросил состояние экипажа.

Снова пауза.

Потом Соколов ответил тише:

— Второй пилот кашляет. Я тоже. Но работать пока можем.

Сергей посмотрел на Ингу.

Та уже набирала кому-то по внутренней связи:

— Медиков ближе к полосе. Да. Дым в кабине. Возможно отравление продуктами горения. Да, всех.

Сергей снова нажал передачу:

— Вектор-731, кислород используете?

— Да. Маски надеты.

— Кабина?

— Бортпроводники подготовили пассажиров. У них там тоже запах, но дыма меньше.

— Понял.

Он не стал спрашивать, есть ли паника в салоне. Если есть — пилот всё равно не скажет. И правильно делает. Паника в салоне была не его задачей сейчас. Его задачей было привести самолёт к земле целым настолько, насколько это ещё возможно.

В диспетчерской открылась дверь.

Дежурный руководитель полётов, Никишин, вошёл быстро, но не бегом. В авиации, как и в медицине, вообще старались не бегать.

— Что тут у нас? — спросил Никишин.

Инга коротко доложила:

— Вектор-731, чартер, сорок шесть человек, левый двигатель заглушен, дым в кабине, частичный отказ электрики, заход на два шесть, погода ниже трёх, полоса мокрая, службы подняты, трафик уведён.

Никишин посмотрел на Сергея:

— Кто ведёт?

— Я.

— Продолжай.

Он встал сзади, но вмешиваться не стал. За это Сергей мысленного поблагодарил его.

Самое опасное в такие минуты — когда вокруг человека, который ведёт борт, начинают толпиться те, кто хочет помочь. Помощь превращается в шум, шум превращается в ошибку, ошибка превращается в металлический обломок на мокрой полосе.

Сергей поправил гарнитуру.

— Вектор-731, правый разворот курс два три ноль. Выводим на посадочный. Высоту две тысячи пятьсот сохранять.

— Правый два три ноль, две тысячи пятьсот сохраняем.

Отметка медленно повернула.

Сергей следил за ней так, будто мог взглядом удержать самолёт от лишнего крена.

— Крен поменьше, — сказал он.

— Понял. Крен поменьше.

Это опять было не совсем по правилам. Диспетчер не учит командира пилотировать. Но когда самолёт на одном двигателе, лишний крен может украсть у него то, чего и так мало: скорость, высоту, запас спокойствия.

Сергей вспомнил, как много лет назад один старый командир сказал ему в баре:

«Ты, Лапин, запомни. Самолёт редко убивает сразу. Он сначала начинает торговаться. Даст тебе одну проблему, потом вторую, потом третью. И смотрит, на какой ты согласишься умереть».

Тогда Сергей решил, что это бравада. Пилотская философия после третьей рюмки.

Теперь он понимал: старик сказал правду.

«Вектор» уже торговался. Сначала двигатель и дым, потом электрика и навигация. И все это в не лучшую погоду ночью.

И где-то этот торг всё же должен был закончиться.

— Подход, Вектор-731.

— Слушаю.

— Уточните длину полосы.

— Две тысячи восемьсот метров.

— Сцепление?

Сергей посмотрел на Ингу.

Она подняла большой палец и беззвучно сказала: «Нормальное».

— Сцепление нормальное. Полоса мокрая. Ветер встречный с левой составляющей, порывы до двенадцати.

— Понял.

Сергей понял, зачем он спрашивает.

Командир считал посадку. Вес, скорость, один двигатель, мокрая полоса, реверс, торможение. Делал то, что должен. И при этом в кабине пахло дымом.

— Вектор-731, до входа в глиссаду двадцать километров. Курс два пять ноль.

— Курс два пять ноль.

— Вы чуть правее оси, корректируйте плавно.

— Корректируем.

Голос стал тяжелее.

Сергей посмотрел на график снижения. Пока терпимо. Они были чуть выше идеального профиля, но это даже лучше, чем ниже. Высоту можно потерять. Набрать обратно с такими вводными — почти невозможно.

Инга тихо сказала:

— Службы на местах. Пожарные у полосы. Медики за ними. Перрон очищен.

Никишин спросил:

— А почему на запасной их не стали уводить?

Сергей ответил, не отрываясь от экрана:

— Им запасной уже не нужен.

Никишин ничего не сказал.

Все всё поняли.

Запасной аэродром — это прекрасное слово для брифингов, отчётов и уверенности бригады. Но когда у тебя дым в кабине и сорок шесть человек, ближайшая полоса становится не вариантом, а единственным предложением, которое самолёт ещё готов с тобой обсуждать.

— Вектор-731, полоса прямо по курсу через четырнадцать километров. Снижайтесь до двух тысяч.

— Снижаемся до двух.

Сергей услышал, как Соколов дышит. Маска делала дыхание громким и чужим.

Потом вдруг в эфир пробился другой звук.

Женский голос.

Не из кабины. Скорее всего, дверь в кабину была открыта или бортпроводница стояла рядом.

— Андрей, в салоне ребёнок

Передача оборвалась.

Сергей замер.

Инга подняла глаза.

Секунда. Две.

— Вектор-731, подтвердите, всё в порядке?

Ответ пришёл не сразу.

— Подход, у нас в салоне ребёнок задыхается. Бортпроводник оказывает помощь. Продолжаем заход.

Сергей сжал зубы.

Он не мог помочь ребёнку.

Он не мог открыть иллюминатор, не мог подать кислород, не мог взять за руку мать, не мог сказать бортпроводнице, что делать. Всё это было там, в трубе алюминия и композита, которая шла через тёмное небо к полосе.

Он мог только не дать этой трубе промахнуться.

— Вектор-731, понял. Медики предупреждены. После посадки приоритет эвакуации ребёнка. Продолжайте заход. Вы на удалении двенадцать километров. Чуть левее, курс два пять пять.

— Курс два пять пять.

Сергей хотел добавить что-то ещё. Что-то человеческое. Но не стал.

На соседнем мониторе «Север-214» ушёл в зону ожидания. В диспетчерской никто уже не вспоминал о нём как о самолёте с людьми. Он стал второстепенной задачей.

— Вектор-731, высота?

— Две тысячи сто. Снижаемся.

— Подтверждаю. Выше профиля примерно на сто пятьдесят метров. Увеличьте вертикальную осторожно. Скорость контролируйте.

— Понял.

Сергей услышал в фоне:

— Шасси?

— Выпускай.

Потом глухой механический звук. Даже через радио, через шум, через маску он почему-то был слышен. Или Сергей сам его додумал. У каждого диспетчера в голове был свой самолёт: невидимый, но подробный. Он слышал, как выходят закрылки, как меняется тяга, как начинает дрожать фюзеляж, как пассажиры цепляются пальцами за подлокотники.

— Вектор-731, шасси выпущены?

— Шасси выпущены, три зелёных.

— Понял. До торца десять километров.

Инга стояла рядом и уже не делала вид, что занята чем-то ещё. Она смотрела на отметку. Никишин тоже молчал.

На вышке, в пожарных машинах, в медпункте, в службе движения — все сейчас ждали одну и ту же точку. Весь аэропорт, который ещё пятнадцать минут назад был сонной бетонной коробкой, вдруг собрался вокруг одного самолёта.

Сергей подумал: странная всё-таки вещь — цивилизация.

Десятки людей, машины, радары, инструкции, связь, огни, бетонная полоса длиной почти три километра — всё это строилось годами, проверялось, ремонтировалось, оплачивалось, ругалось на совещаниях, чтобы однажды ночью у какого-то Андрея Соколова был шанс не умереть.

Шанс, но не гарантия.

— Вектор-731, вы на посадочном курсе. Отклонение вправо незначительное. Курс два пять восемь. Снижение продолжайте. Высота тысяча восемьсот.

— Курс два пять восемь. Высота тысяча восемьсот.

Голос второго пилота в фоне:

— Скорость падает.

Командир:

— Тягу добавь аккуратно не дёргай

Передача осталась включённой.

Сергей не перебивал.

Иногда в таких случайных кусках было больше полезного, чем в официальных докладах. Он слышал, как они работают. Слышал, что второй пилот ещё в строю. Слышал, что командир не кричит. Это было важно.

— Подход, Вектор-731, у нас проблема с закрылками. Не вышли полностью. Остаёмся в текущей конфигурации.

Сергей закрыл глаза на одно мгновение.

Ещё одна ставка в торге.

— Вектор-731, понял. Скорость посадки уточните.

— Будет выше расчётной. Около сто сорока пяти возможно сто пятьдесят.

— Понял. Полоса две восемьсот, свободна. Ветер встречный. Службы готовы. После посадки по возможности удерживайте ось, торможение по усмотрению экипажа.

— Удерживать ось. Торможение по усмотрению.

Сергей услышал, как Соколов на секунду отвёл микрофон от маски, но передача снова осталась нажатой.

— Михеев, смотри на скорость. Только на скорость. На дым не смотри. На меня не смотри. Только скорость.

Сергей посмотрел на экран и вдруг понял, что у него болят плечи. Он сидел неподвижно, но мышцы были напряжены так, будто это он держал штурвал.

— Вектор-731, удаление восемь километров. Высота тысяча пятьсот. Выше профиля примерно сто метров. Снижайтесь плавно.

— Принял. Плавно.

— Ось держите хорошо.

— Спасибо.

Опять «спасибо».

Сергей почти разозлился.

Поблагодаришь, когда сядешь.

Но вслух сказал:

— Продолжайте.

За стеклом вдалеке что-то мелькнуло в облаках.

Сначала Сергей решил, что показалось. Потом увидел снова: слабая белая точка, которая появилась и исчезла в снежной мутной темноте.

— Контакт? — спросила Инга почти шёпотом.

Сергей не ответил. Нельзя было верить глазам через стекло диспетчерской. Ночью всё обманывает: отражение лампы, фара машины, огонь на антенне, собственная надежда.

— Вектор-731, полосу наблюдаете?

Пауза.

— Отрицательно. В облаках.

— Понял. Продолжайте по моим командам. До торца семь километров. Курс два пять восемь. Вы на оси. Высота тысяча триста.

— На оси. Тысяча триста.

В эфире снова кашель. На этот раз сильнее.

Потом голос второго пилота:

— Андрей, у тебя

Командир резко:

— Работаем!

Сергей нажал передачу:

— Вектор-731, контроль экипажа. Подтвердите, командир в состоянии продолжать управление.

Молчание.

Самое плохое молчание за всю ночь.

— Вектор-731, ответьте.

В динамике хрипело.

Сергей почувствовал, как в груди что-то провалилось вниз.

— Вектор-731, Подход, ответьте.

Инга медленно опустила руку с трубкой.

Никишин шагнул ближе.

Пять секунд.

Шесть.

Семь.

Потом связь ожила.

— Подход Вектор-731 Командир управляет. Я второй пилот. Командиру плохо, но он в сознании.

Голос был другой. Моложе и выше. Это был Михеев.

Сергей мгновенно перестроился.

— Вектор-731, второй пилот, слушайте меня внимательно. Передайте командиру: самолёт на оси, высота тысяча сто, до торца шесть километров. Никаких резких движений. Скорость?

— Скорость сто пятьдесят восемь.

— Скорость высокая, но приемлемая для вашей конфигурации. Не пытайтесь гасить резко. Главное — профиль и ось. Поняли?

— Понял.

На фоне едва слышно Соколов сказал:

— Я сам я слышу

Михеев вернулся:

— Командир слышит.

— Хорошо. Тогда работаем вместе. Вектор-731, курс два пять семь. Чуть левее будете уходить — держите.

— Курс два пять семь.

Сергей поймал себя на том, что говорит ниже обычного. Медленнее. Как с человеком, который идёт по тонкому льду и может сорваться не от трещины, а от чужого резкого слова.

— До торца пять километров. Высота девятьсот. Выше профиля пятьдесят метров. Снижение продолжать. Скорость контролируйте.

— Высота девятьсот. Скорость сто пятьдесят пять.

— Хорошо.

Инга посмотрела на Сергея. Он заметил это краем глаза.

Она не любила слово «хорошо» в работе. Но сейчас не стала придираться.

Потому что это «хорошо» было не оценкой параметров. Это было как рука на плече.

— Вектор-731, полосу наблюдаете?

Пауза.

— Пока нет.

— Продолжайте. До торца четыре километра. Высота семьсот. Вы на оси.

Сергей видел, что отметка начала чуть гулять. Совсем немного, но он видел. Самолёт будто водило носом. Ветер, конфигурация, один двигатель, руки пилота, которому плохо.

— Вектор-731, правее два градуса. Очень плавно.

— Правее два.

— Достаточно. Держите так.

Снаружи белая точка стала ярче. Теперь Сергей уже понимал: это они.

Самолёт вышел из облаков.

Очень низко. Очень далеко. Очень хрупко.

Он видел только огни. Красный, белый, и зелёный мигающий. Никакого фюзеляжа. Никаких крыльев. Просто набор точек, которые должны были означать машину с людьми, но в темноте больше походили на испорченную гирлянду.

— Вектор-731, полоса перед вами, удаление три с половиной километра. Должны видеть огни.

Пауза.

Потом Соколов сам вышел в эфир.

Голос был слабее, но это был он.

— Полосу наблюдаем.

В диспетчерской никто не выдохнул. Ещё рано.

— Вектор-731, продолжайте заход. Переходите на Вышку один один восемь точка семь.

Они вас видят. Удачи.

Сергей почти никогда не говорил «удачи». Он считал это плохой приметой. В авиации удача — слово для тех, кто уже не контролирует ситуацию.

Но сейчас сказал.

Ответ пришёл через секунду:

— Подход спасибо. Не уходите совсем.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.