

ФАНТАСТИЧЕСКАЯ АВАНТЮРА

АНТОН ПЕРВУШИН

НЕБО АТЛАНТИДЫ



«КРЫЛОВ»

Антон Иванович Первушин
Небо Атлантиды
(Операция «Форс-мажор»)
Серия «Пираты XXI века», книга 4

*Текст предоставлен издательством «Крылов»
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=177407
Небо Атлантиды: Крылов; Санкт-Петербург; 2008
ISBN 978-5-9717-0632-8*

Аннотация

Госсекретарь США летит в Прибалтику для участия в секретных переговорах. Ее прибытие туда вполне может закончиться новой мировой войной, однако если она исчезнет по дороге, война станет неизбежной. Трое русских пилотов из воинской части 461-13 «бис» должны защитить госсекретаря от нападения «воздушных пиратов». Они не знают, что стали разменными пешками в сложной политической игре. А где-то на океанском дне лежат и ждут своего часа ядерные устройства, созданные для того, чтобы превратить Северную Америку в новую Атлантиду...

Роман сюжетно связан с циклом «Пираты XXI века».

Содержание

Пролог	4
Глава первая	23
Глава вторая	106
Конец ознакомительного фрагмента.	109

Антон Первушин Небо Атлантиды (Операция «Форс-мажор»)

Пролог Проект «Атлантида»

(Вашингтон, США, октябрь 1962 года)

Западные историки практически во всех своих работах, посвящённых Карибскому кризису, утверждают, что в том давнем противостоянии двух сверхдержав, которое вполне могло закончиться всемирной ядерной войной, победили Соединённые Штаты Америки, и в этом личная заслуга президента Джона Фицджеральда Кеннеди, сумевшего уговорить вспыльчивого Никиту Хрущёва пойти на уступки.

На самом деле это не совсем так, а точнее – совсем не так. В результате переговоров Кеннеди не только пообещал Хрущёву свернуть ракетные базы в Турции, угрожающие южным районам СССР, но и отказался от каких-либо дальнейших планов по изменению политического режима на Кубе путём

интервенции. И кого после этого следует называть победителем?

Те из историков, кто скромнее и объективнее, ставят в заслугу Кеннеди другое – они называют его человеком, спасшим мир от катастрофы, ведь не секрет (особенно, после работ советских учёных на тему «ядерной зимы»), что применение только части накопленных к 1962 году запасов оружия массового поражения хватило бы, чтобы уничтожить и человечество, и всякую жизнь на Земле. Однако и это не соответствует действительности. Вопреки сложившемуся и во многом мифологическому образу президента-пацифиста и президента-либерала, Джон Кеннеди не был на практике ни первым, ни вторым. Ещё в будущность Кеннеди сенатором его обвиняли в «маккартизме», и это были справедливые обвинения. Именно Кеннеди стал инициатором так называемой «политики новых рубежей», предусматривающей расширение зоны «жизненных интересов» США за счёт стран «третьего мира» и приведшей в конце концов к бесславной войне во Вьетнаме. Нельзя назвать Кеннеди и активным противником применения ядерного оружия – ему, например, приписывают авторство термина «локальный ядерный конфликт», и он верил, что развитие такого конфликта можно удержать под контролем.

Так что, не в характере Джона Кеннеди было идти на уступки в столь принципиальном вопросе как контроль над Кубой и Черноморским регионом. Но он всё-таки пошёл, и

на то были основания. Однако об этих основаниях знали всего лишь четверо: сам Джон Кеннеди, его брат Роберт Кеннеди, некто Михаил Андреевич Суслов и переводчик администрации президента по имени Питер Бак. И только последний из перечисленных дожил до конца века и мог бы рассказать, что произошло на самом деле.

Для Питера Бака эта история началась в 1950 году, в самом начале Корейской войны. Баку тогда только что исполнилось двадцать два года и его призвали на срочную службу. До того он учился в колледже, но особой тяги к иностранным языкам не испытывал. Пройдя отборочные экзамены в армии, Питер Бак, неожиданно для самого себя, проявил лингвистические способности и очутился в Монтерее, в военном институте иностранных языков. Дальнейшее привело Бака и его преподавателей в изумление: к концу первой же недели Питер оторвался от своей группы месяца на два. Бак не только быстро овладел русским алфавитом, синтаксисом и грамматикой, но и мгновенно воспроизводил любой диалект, на котором говорил его собеседник. Ещё через неделю Бака отчислили из группы, объяснив, что его присутствие деморализует остальных курсантов. Теперь с Баком не только занимались по индивидуальной программе, но и сам он стал объектом изучения для психологов, пытавшихся понять секрет его феноменальных успехов в овладении русским языком. Однако секрет так и остался секретом. Во всех тестах Питер выдавал средние результаты, а «зацепок» в его прошлом (и

в прошлом его родителей), которые могли бы объяснить феномен, выявить не удалось.

К концу года Бак свободно говорил почти на всех диалектах русского языка, которые были известны его преподавателям. Пришла пора отдавать долг родине. Сначала Питер отправился в отдел Пентагона, где переводилась советская военная документация, полученная по разведывательным каналам. Бак работал очень быстро и продуктивно. Даже опытные специалисты поражались скорости, с какой он переводил сложнейшие фразы. При этом, правда, коллеги Бака отмечали, что он совершенно не интересуется предметом наблюдения и изучения – собственно Советским Союзом. Все в отделе в той или иной степени занимались не только русским языком, но и советской политикой, экономикой, системой управления, руководителями, даже анекдотами. И только Питер Бак не скрывал, что ему всё это глубоко безразлично, – куда больше его интересовали автомобиль «MG TC» 47-го года выпуска, доведенный им до высшей степени технического совершенства, девушка по имени Сара и медленный джаз. Случались дни, когда весь отдел военных переводчиков ходил ходуном, и его сотрудники спорили до хрипоты, пытаясь уяснить смысл происходящего на Евразийском континенте. Когда спрашивали мнение Бака, тот лишь пожимал плечами: «Ничего не могу сказать».

Прослужив в Пентагоне год, Питер Бак был направлен на офицерские курсы, по окончании которых получил звание

лейтенанта и назначение в пехотную дивизию, расквартированную в Западной Германии. Ещё два года прошло в безделье, прерываемом лишь редкими учениями, да пьяными набегами на близлежащий Ганновер. Большую часть свободного времени Бак тратил на уход за двухместным «Porsche 356» 48-го года выпуска.

В 1955 году Питер Бак демобилизовался. Две недели спустя после прибытия в Нью-Йорк он женился на Саре и устроился переводчиком в ООН. По прошествии ещё двух лет Бак обзавёлся сыном и увлёкся юриспруденцией. Жена поощряла его стремление изучать право, поэтому проблема была только в одном – как одновременно и учиться, и содержать семью. Благодаря контактам в среде переводчиков, Питер узнал о вакансии в аппарате Белого дома. Работа обещалась «непыльная», поскольку в обязанности личного переводчика президента входило быть «под рукой» на тот маловероятный случай, если президенту придётся беседовать с каким-нибудь русским, не владеющим английским языком, а переводчик Госдепартамента по той или иной причине не будет приглашён на эту встречу. Последний переводчик, занимавший это место пять лет, ни разу президента в глаза не видел и уволился исключительно от скуки. Бак подал заявление и получил эту должность, с лёгкостью пройдя конкурсное испытание.

Выбор оказался более чем удачен. Работа в Белом доме практически не отнимала времени, позволяя всецело отда-

ваться любимому делу – изучению всех тонкостей американского законодательства. С годами Питер Бак стал воспринимать Белый дом как своего рода убежище, где можно укрыться от шума и суеты, получая при этом ещё и неплохие деньги.

Так проходили день за днём, неделя за неделей, месяц за месяцем, и Бак привык к мерному течению времени, к спокойной жизни и лёгкой работе, а потому испытал состояние, близкое к шоковому, когда на шестом году службы и впервые красный телефонный аппарат, стоящий у него на рабочем столе, вдруг пронзительно зазвонил.

Давным-давно Баку объяснили, что красный телефон будет звонить в исключительных случаях и не предназначен для обычной связи – на то есть чёрный аппарат. Бака также предупредили, что если красный телефон зазвонит, он будет издавать не стандартный прерывистый звук, а станет пронзительно звенеть, пока переводчик не снимет трубку. Но перед тем следовало сделать запись в специальном журнале...

Бак в растерянности огляделся. Он не видел этого журнала уже больше года: тот затерялся где-то среди книг по юриспруденции, газет «Правда» и «Труд», толстых литературных журналов «Новый мир» и «Октябрь», старых блокнотов с записями. Бак обеими руками разворошил эту груду, выдернул из стола верхний ящик, быстро выдвинул и обшарил три ящика левой тумбы. Журнала нигде не было, а красный телефон продолжал звонить. Тогда Питер взял чистый лист бумаги и, закусив губу, вывел на нём: «4:32 pm». После чего

снял наконец трубку.

«Мистер Бак, говорит президент, – в трубке раздался голос, который невозможно перепутать ни с каким другим. – Не могли бы вы как можно быстрее пройти в Овальный кабинет?»

«Да, сэр, я...» – начал было Бак, но тут же запнулся.

Как только он сказал «да», президент повесил трубку.

Овальный кабинет находился всего лишь в минуте ходьбы по главному коридору первого этажа, тянущемуся через Восточное крыло, мимо статуй и портретов предыдущих президентов. Питер Бак добрался до Овального кабинета за полторы минуты. Перед тем, как попасть в кабинет, ему пришлось пройти процедуру «осмотра», представлявшую собой лёгкую форму обыска и проводимую агентами секретной службы, охранявшими первое лицо государства.

Джон Фицджеральд Кеннеди ждал своего переводчика, стоя у окна с видом на памятник Вашингтону. В одном из кресел для посетителей сидел его брат – Роберт Фрэнсис Кеннеди, занимавший в настоящее время пост министра юстиции. Оба – и президент, и министр – выглядели усталыми и словно чем-то огорчёнными. Ещё Питер Бак заметил, что рабочий стол президента буквально завален бумагами: громоздились папки, отдельной кучей лежали письма в аккуратно вскрытых конвертах, без видимой системы были разложены фотоснимки.

«Мистер Бак?» – спросил Роберт Кеннеди, будто бы на

персональный вызов президента мог прийти кто-нибудь другой.

«Да, это я», – переводчик слегка поклонился.

Бак помнил ещё президента Эйзенхауэра, а потому двое сравнительно молодых политиков, благополучие которых основывалось не столько на личных заслугах, сколько на происхождении, не производили на него впечатления. Другое дело, что сегодня они олицетворяли собой высшую власть в Америке, а значит, и во всём мире – Питер Бак был из тех людей, кто верил во всемогущество Нового Света в целом и звёздно-полосатого флага в частности.

«Очень рад знакомству с вами», – сказал министр, одаривая переводчика фирменной улыбкой.

«Я очень польщён, сэр», – отвечал Бак.

Президент Джон Кеннеди наконец-то повернулся к вошедшему и жестом пригласил его садиться. Питер Бак послушно занял свободное кресло и приготовился слушать. Президент тут же уселся на своё место и, сцепив пальцы, обратился прямо к переводчику:

«Мистер Бак, вы, должно быть, слышали моё выступление и знаете, в каком сложном положении мы все оказались. Однако то, что я говорил в обращении к народу Америки, ещё не вся правда – это только часть её. Полная правда куда прозаичнее и драматичнее».

Он сделал паузу, давая возможность Баку осмыслить услышанное, но тот только кашлянул в кулак и смущённо

признался:

«Извините меня, мистер президент, но я не слышал вашего выступления».

Видимо, на какое-то время братья Кеннеди утратили дар речи. Они оба уставились на переводчика администрации президента, словно он был жукоглазым пришельцем с Марса, вроде тех, которых рисуют в обожаемых Баком-младшим комиксах. Потом переглянулись и Джон Кеннеди сказал:

«О чем-то подобном меня и предупреждали. Это есть в досье...»

«Тем лучше», – загадочно отозвался Роберт Кеннеди.

Президент снова посмотрел на Питера Бака, который смиренно сидел в кресле, положив руки на колени.

«Нам нужно, чтобы вы перевели с русского одно письмо, – сообщил Джон Кеннеди. – Это очень необычное письмо, и оно поступило к нам по необычным каналам. Для нас важно, чтобы при переводе не было упущено ни одной, даже самой мелкой, детали. От этого зависит не только национальная безопасность, но и будущее всей нашей страны».

Питер Бак осторожно кивнул.

«Я буду внимателен, господин президент, – пообещал он. – Я осознаю всю меру ответственности...»

Братья Кеннеди снова переглянулись, и министр разочарованно покачал головой.

«Объясни ему, Джон, – потребовал он. – Пусть ему тоже станет страшно».

И президент Кеннеди «объяснил». Он рассказал Баку о событиях последних дней, которые совершенно ускользнули от внимания переводчика. Оказывается, всего лишь в сотне ярдов от его кабинета последнюю неделю принимались решения, которые могли в корне изменить ход истории. На столько изменить, что вместо Белого дома и самого Вашингтона сейчас могла бы расстлаться выжженная пустыня от горизонта до горизонта, а тонкости любимой американской юриспруденции, в которые Питер вникал с таким тщанием, что не замечал ничего вокруг, навсегда утратили бы смысл. Впрочем, могло быть и наоборот, и тогда утратило бы смысл не образование юриста, а как раз знание русского языка.

Джон Кеннеди рассказал, как утром 19 октября ему в этот кабинет принесли десяток фотоснимков, которые и теперь лежали на президентском столе. Мистер Бак может взглянуть на них и убедиться своими глазами в реальности угрозы национальной безопасности США. 19 октября президент Америки узнал, что к виску его страны приставлен револьвер. Разговаривая с переводчиком, он так и выразился: «Револьвер приставлен к виску Америки». Место пуль в этом «револьвере» занимали советские баллистические ракеты SS-4, которые были тайно доставлены на мятежную Кубу. Точное их количество пока установить не удалось (предполагалось, что около тридцати), однако и одной такой ракеты было достаточно, чтобы уничтожить любой из крупных городов США, находящихся на Восточном побережье, вклю-

чая Вашингтон. При этом Советы явно провоцировали конфликт: они не только осуществили тайную доставку ракет на Кубу, они не пожелали признать факт их размещения на острове после того, как правда всплыла наружу.

С того момента, когда президенту Кеннеди были представлены данные фоторазведки, кризис только разрастался. Проходили встречи и консультации. В ходе многочисленных дискуссий Совет национальной безопасности выработал единственно правильное решение: заблокировать Кубу с целью недопущения дальнейших поставок вооружений. Президент Кеннеди объявил об этом решении открыто в обращении к нации 22 октября, о котором Питер Бак, к стыду своему, ничего не слышал: сказалось отсутствие какого-либо интереса к политике. А между тем это было очень важное обращение, поскольку в нём Кеннеди не только раскрыл тайные замыслы Москвы и объявил о блокаде Кубы, но и сделал недвусмысленное предупреждение: любая советская ракета, запущенная в Западном полушарии, приведёт к полномасштабному ядерному удару по СССР. И для того, что его предупреждение не показалось кому-то голословным, издал приказ о переводе Стратегического воздушного командования из состояния Defcon-5, обычного для мирного времени, в состояние «повышенной боевой готовности» Defcon-3.

«Мир и свобода, – объявил президент Кеннеди лозунг нового времени, – а не мир ценой свободы».

Москва ответила вызывающе. Для начала она не пожела-

ла замечать кризис. Когда поздним вечером 23 октября министр юстиции Роберт Кеннеди, являющийся членом Совета национальной безопасности, посетил частным порядком советское посольство, чтобы выяснить позицию руководства СССР по животрепещущему вопросу, посол Анатолий Добрынин сделал вид, что не в курсе проблемы, и всячески отрицал наличие каких-либо ракет на мятежном острове. Более того, вечером 24 октября Никита Хрущёв прислал письмо, в содержание которого президент своего переводчика посвящать не стал, но охарактеризовал как «задиристое».

Ответ Джона Кеннеди (оформленный также в виде письма) был резок, но соответствовал ситуации. Существующее соотношение сил было явно не в пользу Советского Союза: только по ядерным боеголовкам Соединённые Штаты превосходили Советы почти в семнадцать раз (пять тысяч зарядов против трёхсот!). И вновь американский президент подтвердил свои слова делами: в войсках была объявлена полная боевая готовность Defcon-2, включающая по регламенту готовность к ядерной войне.

Видимо, это произвело впечатление. Русские совещались больше суток, и 26 октября от Хрущёва пришло примирительное письмо, в котором советский «премьер» высказал согласие убрать ракеты с Кубы при условии, если США раз и навсегда откажутся от планов насильственного свержения режима Кастро и оккупации этого островного государства.

На подобных условиях уже можно было бы вести перегово-

воры, но вслед за этим появилось новое письмо, в котором Хрущёв изменил требования, – теперь он настаивал на том, чтобы правительство Соединённых Штатов не только обязалось никогда не нападать на Кубу, но и отдало приказ о ликвидации баллистических ракет средней дальности, размещённых в Турции!

Во всей этой истории с перепиской Джона Кеннеди более всего возмутила вызывающая непоследовательность Хрущёва. Советский лидер словно бы играл в какую-то одному ему понятную игру, не подозревая, видимо, что долго так продолжаться не может и раньше или позже ему и его стране придётся отвечать за свои слова и поступки. «Ястребы» в Совете безопасности требовали крови, и братья Кеннеди уже склонялись к тому, чтобы поддержать их план нанесения превентивного удара по Советскому Союзу, когда президент получил четвёртое письмо из России.

Это письмо пришло не обычным порядком, а потому обращало на себя внимание. Оно было написано по-русски, от руки, на кремлёвском бланке с гербом Советского Союза. В другое время и при других обстоятельствах президент отправил бы это письмо в канцелярию Госдепартамента, чтобы там проделали все соответствующие процедуры по его регистрации и подготовили перевод. Однако ему пришлось отказаться от обычной практики, потому что это письмо появилось на столе президента совершенно необъяснимым образом. Утром его ещё не было, а в два часа дня Джон Кеннеди

обнаружил его среди других бумаг. Письмо лежало на самом виду – лишь один его угол был прикрыт фотоснимком, полученном во время очередного полёта разведчика «U-2» над территорией мятежного острова.

Ни секретарь, ни охрана ничего не могли сказать по поводу обстоятельств, при которых это письмо в конверте без обратного адреса очутилось на столе президента. Тогда Джон Кеннеди показал письмо своему брату. Тот отнёсся к посланию из Советского Союза более чем серьёзно. Он узнал подпись под письмом, и это заставило его задуматься. Поразмыслив, министр юстиции посоветовал как можно быстрее перевести письмо на английский, однако следовало сделать это тайно и минуя обычную процедуру. Тогда президент вспомнил о своём переводчике.

«И ещё одно, – сказал Джон Кеннеди, подводя итог длинному рассказу. – От того, что содержится в этом письме, зависит будущее нашей страны, а возможно, и всего мира. И это не просто красивые слова, мистер Бак, это реальность... Нам только что сообщили: русские нарушили моё условие, они выпустили ракету и сбили американский самолёт-разведчик. Ошибки быть не может. Пилот погиб. Война объявлена, и мы начнём её уже сегодня!»

«Если только содержание этого письма не заставит нас переменить позицию», – добавил Роберт Кеннеди.

Братья-политики добились своего: Питер Бак чувствовал смятение и страх, но при этом и гнев на русских, и реши-

мость довести дело до конца. Требовалось немалое волевое усилие, чтобы усмирить столь бурные чувства, но Бак справился, и рука его, когда он принимал письмо из Москвы, не дрогнула.

Почерк автора письма был аккуратным, и все слова свободно читались. Бак по своей привычке сначала просмотрел всё письмо целиком, пока оно не сложилось у него в голове в целостную и внутренне непротиворечивую конструкцию, после чего начал перевод:

«Мистер президент Соединённых Штатов Америки!

Пользуясь любезностью моих друзей в Вашингтоне, уверявших меня, что не далее как завтра Вы получите это послание, я обращаюсь к Вам частным порядком.

Мне известно, что в настоящий момент Вы поставлены перед необходимостью принять самое серьёзное решение в Вашей жизни. Мне известно, какие силы подталкивают Вас к принятию этого решения. Наверняка, кто-то из этих людей находится сейчас рядом с Вами. Уверяю Вас, они ошибаются.

Я приведу всего лишь два аргумента в пользу того, что они ошибаются.

Первое. Они считают, что Копьё Лонгина принадлежит Соединённым Штатам Америки. На самом деле предмет, обнаруженный 30 апреля 1945 года в тайнике на улице Оберен-Шмидгассе, является ЧЕТВЁРТОЙ КОПИЕЙ. Искомая ПЕРВАЯ КОПИЯ находится в оазисе Ширмахера и пока недоступна ни для вас, ни для нас.

Второе. Они считают, что численное превосходство в ядерных боеголовках и носителях к ним обеспечит быструю победу. Возможно, это и так. Но оно обеспечит и быструю гибель Америки. Проект «Атлантида» находится в стадии завершения. Общее количество зарядов на сегодняшний день составляет двенадцать единиц, и этого более чем достаточно, чтобы Америка перестала существовать.

Я допускаю, что Вас не поставили в известность о некоторых тайных сторонах деятельности Вашего правительства. Если Вы хотите узнать подробности или проверить мои слова, обратитесь по вопросу о Копье Лонгина к мистеру Раску, а по вопросу о проекте «Атлантида» – к мистеру Маккоуму. Поинтересуйтесь также, что такое «Красная Звезда» и какими возможностями она располагает. Эти двое дадут исчерпывающие ответы на все вопросы.

Впрочем, я подозреваю, что до акта деконспирации дело не дойдёт, и Вы получите необходимую информацию более простым путём.

Итак, я призываю Вас ещё раз подумать над возможными путями выхода из кризиса на тех условиях, которые выдвигает со своей стороны Советское правительство. В этих условиях нет ничего такого, чего не могла бы позволить себе Америка, если она и в дальнейшем хочет оставаться сильным и процветающим государством. Речь идёт не о мире или свободе – речь идёт о жизни или смерти.

С почтением,
Михаил Суслов».

Питер Бак закончил перевод и поднял глаза на президента, ожидая его реакции. Джон Кеннеди не смотрел на него, его взгляд был направлен на брата, а на лице застыло страдальческое выражение.

«Что ещё от меня скрывают?» – спросил президент.

Однако смутить Роберта Кеннеди было трудно. На слова президента он спокойно кивнул и ответил так:

«Никто и ничего от тебя не скрывает. Но информации слишком много, и мы стараемся...»

«Мне плевать на то, как вы стараетесь, – резко бросил президент. – Я хочу знать все обстоятельства, прежде чем вводить Defcon-1. Почему какой-то Суслов в Москве их знает, а я нет? Что такое Копьё Лонгина? Что такое проект „Атлантида“? Что такое „Красная Звезда“?..»

Роберт Кеннеди поднял ладонь в примирительном жесте.

«Сначала нужно соблюсти кое-какие формальности», – сказал он.

После чего поднялся из кресла и забрал у Питера Бака письмо.

«Вы всё перевели? – уточнил он у переводчика. – До последнего слова?»

«Да, сэр!» – истово подтвердил Бак.

«О'кей».

Министр скомкал письмо в кулаке, положил бумажный

комов в пепельницу, извлёк из кармана зажигалку и, чиркнув кремнием, подпалил загадочное послание из Москвы.

«Вы свободны, мистер Бак, – сообщил он переводчику, дождавшись, когда от письма останется только пепел. – Надеюсь, вы понимаете, что всё услышанное в этом кабинете, является государственной тайной?»

«Да, сэр!»

«В таком случае позвольте пожелать вам удачи, мистер Бак. До свидания».

Однако Питер Бак не спешил раскланяться и покинуть Овальный кабинет. Когда-то он служил в армии и был научен ценить субординацию, а потому остановился посреди кабинета, глядя на своего президента и ожидая приказа непосредственно от него.

Джон Кеннеди устало махнул рукой.

«Идите, мистер Бак, – разрешил он. – И... спасибо за вашу помощь...»

На следующий день из сводки новостей Питер Бак узнал, что «ракетный кризис» успешно разрешился. Советский «премьер» Никита Хрущёв отдал приказ демонтировать ракетные установки на Кубе, и исчезла почва для дальнейшего развития конфликта.

Бак и позже продолжал следить за новостями, пытаясь отыскать в них отголоски памятного разговора в Овальном кабинете. И он их дождался. 30 октября 1962 года Белый дом официально отказался от планов агрессии против Кубы.

В апреле 1963 года американские ракеты средней дальности «Thor» и «Jupiter» были выведены с территории Италии и Турции.

Ещё позже Питер Бак выяснил, что вечером того «критического дня» (или «чёрной субботы», как её теперь называли) Роберт Кеннеди пригласил к себе советского посла Добрынина и сообщил ему, что Белый дом согласен принять все требования Москвы, если они останутся на уровне «устных договорённостей» – так правительство США рассчитывало сохранить лицо и получить определённые политические дивиденды от разрешения кризиса на предстоящих выборах.

Итак, братья Кеннеди отступились. Но почему они сделали это? Неужели для разрешения кризиса оказалось достаточно невнятного письма из России с упоминанием какого-то проекта «Атлантида». И что собой представляет этот проект «Атлантида»? Чем он страшнее баллистических ракет, установленных на Кубе?..

Эта тайна мучила Питера Бака двенадцать лет. Он всё-таки проник в неё, сидя в отдельной каюте судна специального назначения «Hughes Glomar Explorer» над секретными папками, извлечёнными со дна океана, с глубины в пять километров. Он получил ответы на все свои вопросы. Однако до конца жизни бывший переводчик президента жалел об этом, проклиная и своё любопытство, и день 27 октября 1962 года, когда из письма Михаила Суслова он впервые узнал о существовании проекта «Атлантида»...

Глава первая

Борт номер один-семь-девять

(Латвия, август 2000 года)

Автоколонна, состоящая из пяти магистральных грузовиков «КамАЗ-5460», тянувших за собой широкоосные пломбированные трейлеры и направляющихся транзитом в Калининград, вызвала пристальный интерес у латвийской таможенной службы по нескольким причинам.

Во-первых, это были нестандартные трейлеры. Их ширина на метр превышала общепринятый габарит, что указывало на «особый» характер груза. Соответственно, и маршрут для колонны был выбран особый и пролегал по тем дорогам, которыми раньше пользовалось командование советских стратегических сил для транспортировки ракет средней дальности с ядерными боеголовками.

Во-вторых, в сопроводительных документах однозначно указывалось, что груз предназначен для дипломатического представительства России в Калининграде, а следовательно, не может быть досмотрен ни при каких обстоятельствах.

В-третьих, на тех же документах стояло такое количество подписей рижских чиновников, требующих пропустить

эти грузовики как можно скорее, что впору было задумать-ся: а не созрел ли в столице Латвии антиправительственный заговор с откровенно прорусской ориентацией. (Дело в том, что до сей поры любой крупный груз, идущий в Калининград, задерживался на таможене под произвольным предлогом на максимальный срок – вялотекущая «таможенная война» между Россией и Латвией продолжалась лет пять с негласного одобрения чиновного люда обеих сторон).

В любом случае несколько часов на досмотр у таможенной службы имелось, и лейтенант Артурс Яунушанс, через участок которого проходила подозрительная автоколонна, приказал своим подчинённым проверить её на предмет уровня радиоактивного излучения, а сам позвонил в ближайшее отделение Службы безопасности в Резекне, откуда вскоре приехала целая делегация.

Однако как приехали, так и уехали. К пломбированным трейлерам никто из этих деятелей не пошёл. Вся компания устроилась на таможенном посту, и Яунушансу пришлось в конце концов проявить гостеприимство, выставив «зачачку» – три бутылки хорошего контрабандного коньяка. Сотрудники СБ ознакомились с бумагами, распили коньяк и дали лейтенанту «добрый совет» не лезть в это дело, тем более что уровень радиации был в пределах нормы, а следовательно, ничего опасного в трейлерах не содержалось. Очень довольные собой, деятели отправились восвояси, а Яунушансу пришлось выписать таможенное разрешение на транзитный

провоз груза через Латвию.

Только перед самой отправкой он сделал несколько снимков на свой «Поляроид», а полученные кадры запечатал в конверт и отправил обычной почтой приятелю-журналисту в Ригу. С припиской, что тот может делать с этими снимками всё, что ему угодно, но в трейлерах явно находится какой-то незаконный груз. Приятель-журналист специализировался на очерках о культурной жизни Латвии, но интересовался всем, что происходит на границах с сопредельными государствами. Янушанс подозревал, что этот интерес небескорыстен, однако приятель никогда не оставался в долгу, оказывая разного рода услуги. А потому лейтенант таможенной службы с лёгкой душой отправил снимки грузовиков и трейлеров ему, будучи уверенным, что за тем «не заржавеет».

Помимо культурной жизни Латвии рижский журналист Ян Бирзе (между прочим, родной племянник великого латышского писателя-антифашиста Миервалдиса Бирзе) занимался сбором информации для человека, которого знал под псевдонимом Аусеклис.

Этот самый Аусеклис (между прочим, так доисторические латыши называли Бога утренней зари) был кадровым офицером германской разведывательной службы БНД. Информацию о пяти трейлерах «стратегического назначения» он получил через сутки после того, как автоколонна пересекла границу. К тому моменту трейлеры были уже далеко: колон-

на прошла через Латвию, затем – через Литву и находилась на территории Калининградской области. Не теряя времени даром, Аусеклис по обычному факсу отправил фотоснимки в офис строительной фирмы в Берлине, которая являлась одной из «крыш» БНД.

Анализ данных не занял много времени, и сотрудники БНД по каналам НАТО обратились к коллегам из Разведывательного управления Министерства обороны США. Те в свою очередь оформили запрос в Управление национальной разведки, координирующее сбор информации со спутников-шпионов.

Через тридцать часов после того, как лейтенант таможенной службы Яунушанс сделал несколько снимков фотоаппаратом «Поляроид», разведывательный спутник класса «КН-11», проходя на высоте двухсот километров над Калининградской областью, попытался отыскать подозрительную автоколонну. Над восточноевропейским анклавом России вставало солнце, воздух был чист, и все объекты отбрасывали чёткую тень, что облегчало их идентификацию.

– Вот они, – сказал оператор разведывательных систем космического базирования, тыча указательным пальцем в экран высококонтрастного жидкокристаллического монитора.

Стоявший рядом сотрудник Отдела общих операций УНР взгляделся в картинку.

– Увеличь изображение, – приказал он. – Ещё, ещё...

Он наклонился и отставил в сторону пластиковый стаканчик с кофе.

– Ничего не понимаю... – пробормотал сотрудник Отдела общих операций после естественной паузы, потом снял трубку защищённого от прослушивания телефонного аппарата и набрал номер заместителя директора УНР по военной поддержке.

Впоследствии снимки Янушанса и спутника-шпиона «КН-11» неоднократно обсуждались на закрытых заседаниях в стенах кабинетов разведывательных служб США в контексте развития так называемого «Литовского кризиса».

Ещё позднее, в декабре 2000 года, произойдёт запланированная «утечка информации» и фотографии автоколонны из пяти «КамАЗов» будут опубликованы в американских газетах как доказательство злонамеренных действий российских военных, надумавших (о, ужас!) разместить в Калининграде тактические ракеты с ядерными боеголовками. Впрочем, попытка раздуть вокруг этого скандал не увенчается успехом, и вскоре о «страшных ракетах» забудут. Ещё и потому, что никаких ракет в действительности не существовало. И это очень хорошо было видно сотруднику Отдела общих операций УНР. В ту минуту, когда «КН-11» пролетал над Калининградской областью, три трейлера из пяти были разобраны до платформ, а на платформах стояли самолёты «Форджер-А», в стране-изготовителе этих машин более известные как лёгкие штурмовики вертикального взлёта и посадки

(Санкт-Петербург, июнь 2000 года)

На улице Некрасова имеется небольшой ресторан под названием «Пивной клуб». Там можно отведать жаркое из ляжки кенгуру или стейк из хвоста крокодила. К обширному меню из сотни деликатесных блюд прилагается список на два десятка сортов пива. Кроме того, прислуживает в этом ресторане довольно забавный, но вполне натуральный негр – наверное, для того, чтобы любой россиянин, придя сюда, мог почувствовать себя «белым человеком». По соседству с «Пивным клубом» располагается магазин «Солдат удачи», торгующий военной амуницией. Настоящий солдат удачи, занеси его в этот магазин нелёгкая, будет наверняка разочарован: вместо реального оружия здесь продаются макеты и модели, которые ни один уважающий себя коллекционер не то что на стенку не повесит, но даже в руки не возьмёт. Однако, купившись на название магазина, офицеры разных мастей и воинских званий частенько появлялись на улице Некрасова, а чтобы не уходить просто так, заглядывали в «Пивной клуб», в конце концов облюбовав его для постоянных посиделок.

Как-то раз в один из погожих дней в ресторан заглянул капитан ВВС в отставке и Герой России Алексей Лукашевич. За одним из столиков он к своему удовольствию обна-

ружил старых приятелей: капитана ВВС в отставке Алексея Стуколина, литератора Антона Кадмана и военного лётчика Сергея Золотарёва. Вся эта троица восседала над пивом и креветками, что-то увлечённо обсуждая. Даже приближение Лукашевича не было ими сразу замечено и оценено.

– ...Вот я и говорю, – разорвался Стуколин, тыча пальцем в мятую газету, – я его, понимаете ли, топил. А они тут пишут, что он сам загорелся и задымился. Кто они после этого?

– Журналисты, блин, – подтвердил Золотарёв, прикладываясь к кружке.

Оба пилота подозрительно воззрились на Кадмана. Тот поправил сползающие очки и ворчливо отозвался:

– А я чего? Я – ничего. Не я эту заметку писал. Да и вообще о нашей экспедиции материал никто не возьмёт. А вы бы поверили, что недостроенная посуда, которая по всем официальным документам списана в лом и продана китайцам на иголки, выходит в Мировой океан и топит настоящий американский авианосец? Чушь! Бред! Ненаучная фантастика!¹

– Чего-то вы расшумелись, – урезонил приятелей Лукашевич.

– Ага, вот и Алексей подошёл, – оживился Золотарёв. – Привет, старина, проходи, присаживайся.

Лукашевич расстегнул ветровку и придвинул к столику

¹ Более подробно об этом читайте в романе Антона Первушина «Небесное копье» (Операция «Копье»).

табурет. К нему немедленно устремился темнокожий официант:

– Чиво заказавать будим? – проворковал он с характерным акцентом.

– А что-нибудь новенькое есть? – поинтересовался любознательный Алексей.

– Пива «Пит» есть, – сообщил официант. – Рикоминдую. Новое. Нам на пробу привизли.

– Давай свой «Пит», – согласился Лукашевич. – И два десятка раков к нему.

– И нам тогда тоже «Пит», – оживился Золотарёв и демонстративно поднял пустую кружку. – Мы тоже нового хотим!

Официант удалился выполнять заказ, а Лукашевич тем временем решил узнать, чем же занята компания. Его терпение никто не стал испытывать: друг Стуколин тут же сунул ему под нос мятый экземпляр газеты «Завтра», датированный позавчерашним днём.

– Читай! – приказал он.

– «Зловещие планы Пентагона»! – прочитал Лукашевич огромный заголовок над передовицей. – «Они уже поделили Россию»!..

– Да не там, – Стуколин отобрал газету, сложил её как надо и вернул Алексею.

– Ага, – сказал Лукашевич, разглядывая небольшую заметку «Пожар на авианосце», снабжённую совершенно «слепой» фотографией, изображающей, если верить подпису-

ночной надписи, американский авианосец «Джон Ф.Кеннеди» перед выходом в океан.

– Читай, читай, – подбодрил его Стуколин. – Вслух читай.

– «Пожар на авианосце», – прочитал Лукашевич, откашлявшись. – «Как стало известно от заслуживающего доверия источника в Пентагоне, в ходе плановых учений, состоявшихся в апреле этого года, серьёзно пострадал американский авианосец „Джон Ф.Кеннеди“ (CVA-67 USS). Пилот заходившего на посадку истребителя F-14 не справился с управлением, и истребитель врезался в шеренгу других самолётов, находившихся на палубе. В результате взрыва и последовавшего пожара пострадали палубные команды и пилоты авиакрыла, приписанного к авианосцу. Речь идёт о сотнях жертв! Тем не менее Пентагону удалось скрыть от общественности не только трагедию сотен моряков и лётчиков, но и сам факт катастрофы. Это обстоятельство лишний раз доказывает, что никакой свободы слова в США давным-давно нет. К счастью, авианосец „Джон Ф.Кеннеди“ снабжён обычными котлами – если бы на нём стояла ядерная силовая установка, последствия могли быть куда серьёзнее, чем гибель палубных команд и лётчиков».

– Видишь?! – торжествующе спросил Стуколин. – Я его топил, мы его топили, а они пишут всякую ерунду.

– Нашёл чем гордиться, – укорил Лукашевич. – Ну подпалили мы «Кеннеди», а толку? Из-за чего вся эта заваруха началась, ещё помнишь?

– Да, действительно, – поддержал его Кадман. – Главная цель экспедиции была добыть Копьё Судьбы раньше американцев. Где теперь это Копьё?

– У эстонцев, – ответил за всех Золотарёв.

– Вот именно! Любите анекдоты о медлительных эстонцах рассказывать, а они взяли и обскакали и нас, и американцев. Зачем было огород городить? А людей сколько погибло!..

– Ага, – сказал Стуколин, – ты их ещё пожалей!

– И пожалею. Потому что это были люди. Живые. А теперь они мёртвые.

– Они первыми начали!

– А мы сделали всё, чтобы они начали первыми. Я, между прочим, сидел в боевом центре и видел своими глазами. Не надо было вертолёт посылать.

– Им, значит, можно? А нам, значит, нельзя? И кто ты после этого?

Подошёл официант с пивом, и им пришлось замолчать. Сначала официант поставил поднос, потом положил перед каждым круглую картонку с рисунком и, только завершив сей торжественный ритуал, водрузил кружки с новым пивом.

– Интересная какая картинка, – сказал Лукашевич, тут же выудив картонку из-под своей кружки. – Самолёт. Пилот с белым шарфом. Пиво «ПИТ»... Здесь ещё по ободу поясняющая надпись есть: «Пивоварни Ивана Таранова».

– Тогда всё правильно, – вмешался Золотарёв. – Был такой Иван Таранов. Пивовар, ставший лётчиком. И в Первую

мировую летал. Потом – в Гражданскую. До Второй мировой не дожил. Чего это вдруг про него вспомнили?

– Оригинальная торговая марка, – пояснил Кадман. – Ещё бы по ти-ви запустить серию рекламных фильмов про этого Таранова и его подвиги – пиво пойдёт на ура. Он подвиги совершал? Рекорды устанавливал?

– Были рекорды, – кивнул Золотарёв. – Я как-нибудь тебе расскажу, при случае.

– А вы сейчас расскажите, – потребовал Кадман.

– Не та история, чтобы её в кабаке слушать, – отмахнулся Сергей. – Давай лучше пиво попробуем.

Приятель сдвинули кружки и отпили по большому глотку.

– Ничего, – поделился первыми впечатлениями Антон Кадман. – Освежает.

– А мне солоноватым показалось, – признался Стуколин.

– Не говори ерунды, – обиделся Золотарёв за пивоварни имени Таранова. – Пиво солоноватым не бывает. Ещё попробуй.

– А что это за самолёт, Сергей? – спросил Лукашевич, всё ещё разглядывающий картинку. – Похоже на «Ньюпор»,² но какой модели?

² «Ньюпор» – семейство самолётов конструкции французского лётчика Эдуарда Непора. Русское военное ведомство покупало почти все типы «Ньюпоров», и с 1912 года началась их постройка в России по чертежам и образцам. Всего в России было построено более тысячи «Ньюпоров». Они широко применялись в авиации старой армии, затем – в Гражданской войне как боевые самолёты, а затем, вплоть до 1925 года, как учебные.

Золотарёв наклонился и прищурился, пытаясь рассмотреть подробности.

– Слишком упрощённый рисунок, – признал он через минуту. – Но вот здесь две белые линии на фюзеляже. Что они изображают? Может, это «гранёный» «Ньюпор-24бис»?

– Ладно вам, – сказал Стуколин. – Я в издательстве консультантом работал и знаю, что никто из наших современных иллюстраторов никогда в технические детали не вникает. Может, это и «Ньюпор», а может, и нет.

– Неужели всё так запущено? – удивился Лукашевич и посмотрел на Кадмана.

– Ещё хуже, чем вы думаете, – подтвердил Антон. – За те деньги, которые им платят, ни один художник не станет вникать.

– Понятно...

Прятели помолчали.

– Так вот, – встрепенулся Стуколин, – на чём мы остановились?... Ага! Так ты, Антон, продолжаешь утверждать, что мы были не правы в том конфликте из-за Копья? И «Варяг» ходил в Антарктику зря?

– Никогда я такого не утверждал, – заверил Кадман, поправляя очки. – Поход в Антарктику был нужен, чтобы показать американцам: мы знаем о ваших намерениях, мы готовы действовать. Но этот поход обошёлся слишком дорого. Я уж не говорю об американцах – понятно, что вам их совсем не жаль, – но и наши погибли. Барнавели забыли? А

Прохорова?

Пилоты завздыхали.

– Помянуть бы надо ребят, – сказал Лукашевич. – Столько дней уже прошло, а мы и не собрались.

Золотарёв, выпрямившись, поискал глазами официанта, нашёл и поманил пальцем.

– Пивом поминать – грех, – сообщил он друзьям. – Водку закажу.

– Самое ужасное во всём этом, – говорил Кадман, словно и не расслышав реплик пилотов, – что история эта не закончилась. Ещё будут и бои, и жертвы...

– За нас беспокоишься? – поинтересовался Стуколин. – Ты за нас не беспокойся. Мы живучие...

– И везучие, – добавил Лукашевич. – А главное, Антон, мы сами этого хотели...

(Санкт-Петербург, июль 2000 года)

– Проходите – гостеприимно предложил капитан Фокин. – Проходите, располагайтесь, почувствуйте себя как дома.

– Спасибо, капитан – сухо поблагодарил за всех Громов.

Трое друзей-пилотов: Константин Громов, Алексей Лукашевич и Алексей Стуколин – снова были в спецквартире на Васильевском острове. На этот раз она не выглядела пустой и заброшенной: висела люстра, стояла отделанная под старину мебель, а в дальнем конце прихожей обнаружился монумент-

тальный охранник в камуфляже и с автоматом Калашникова на коленях.

Фокин провёл офицеров в кабинет, который отличался от других помещений штаб-квартиры наличием офисной мебели, длинного стола для совещаний и карты Петербурга на стене.

– А что? – спросил Стуколин, оглядываясь и принохиваясь. – Пива сегодня не будет?

Громов снял фуражку, бросил её на стол.

– Сопьёшься, – предупредил он Алексея. – Пивной алкоголизм, как известно, не лечится.

Офицеры расселись. Перед тем, как начать разговор, Фокин опустил шторы и включил свет.

– Подслушки боитесь? – осведомился Стуколин. – Мне кто-то рассказывал, будто бы есть такие устройства, которые по дрожанию стёкол могут расшифровать всё, что говорится в комнате.

Фокин проигнорировал его замечание. Он сел во главе стола и начал без предисловий:

– Новое дело, друзья мои. И оно непосредственно связано с нашей миссией на «Варяге». Все вы знаете, что она некоторым образом провалилась. Копьё Лонгина не досталось ни нам, ни американцам – оно досталось эстонцам. И те, разумеется, хотят извлечь максимальную выгоду из своего приобретения. Они согласились обменять раритет.

– Ха, – сказал Стуколин. – Не дураки.

Фокин одарил Алексея сердитым взглядом: ему не нравилось, что его перебивают, но и поделать что-либо с этим он не мог.

– Через две недели Госсекретарь США Мадлен Олбрайт направляется в Таллинн, – продолжал активист «Белого орла». – Визит этот секретный и не будет освещаться средствами массовой информации. Официально весь период визита Госсекретарь будет находиться в Варшаве. На самом же деле один день она проведёт в Эстонии и подпишет секретный протокол, по которому Эстонская республика получит право на внеочередное вступление в НАТО и ЕС, а также сможет рассчитывать на различные целевые инвестиции. В обмен на это обязательство Госдепартаменту США будет передано Копьё Судьбы.

– Вот чёрт! – ругнулся Стуколин. – Значит, все наши усилия понапрасну?

– Путь Мадлен Олбрайт в Таллинн и обратно лежит, в основном, через две страны – Латвию и Литву. Однако на несколько минут её самолёт попадёт в зону ответственности диспетчерской службы Калининграда. Соответствующий запрос уже «залегендирован» и оформлен, эшелон Калининград выделил.

– Ага! – Стуколин потёр руки в предвкушении. – Надеюсь, нам поручается её сбить?

Фокин откинулся на спинку своего стула.

– Вот тут вы ошибаетесь, – сказал он. – Её попытаются

сбить, а вам поручается не допустить этого...

(Санкт-Петербург, июль 2000 года)

Освоить «Як-38» непросто.

По этой причине трое друзей-пилотов сочли затею Фокина совершенно безумной. Изучить за две недели новый самолёт – это всё равно, что заявить своё участие в скачках на верблюдах, всю жизнь разъезжая на лошади. В багаже у друзей было несколько «освоенных машин», но все они требовали для взлёта стандартную полосу, в крайнем случае – полётную палубу авианосца типа «Адмирал Кузнецов». «Як-38» взлетал вертикально.

(В советских, а позже и в российских ВВС этот истребитель считался экзотикой. Опасной для жизни экзотикой.)

История его создания такова. В 1962 году ОКБ имени Яковлева получило государственный заказ на создание боевого самолёта с вертикальным взлётом и посадкой. Через два года проектно-конструкторские работы были завершены, и машину, получившую название «Як-36», впервые показали на воздушном параде в Домодедово. Уже на этапе испытаний проявилась во всей красе главная проблема, характерная для всех самолётов вертикального взлёта: два подъёмно-маршевых турбореактивных двигателя с поворотными соплами оказались чрезвычайно неустойчивы в работе.

Если прибавить к этому исключительную сложность пилотирования самолёта на переходных режимах, то становится понятным, почему от этой модификации «Яка» вскоре отказались.

В 1968 году началась разработка нового самолёта – «Як-36М». Эта машина совершенно не походила на предыдущую. Прежде всего поменяли силовую установку: теперь она состояла из одного подъёмно-маршевого двигателя Р-27В-300 конструкции Туманского и двух подъёмных реактивных двигателя РД-36-35ФВР. Однако кардинальная перестройка не спасла самолёт – его характеристики оказались много хуже британского палубного истребителя «Харриер». В отличие от своего заграничного собрата «Як-36М» не мог совершать кратковременные посадки, любой сбой двигателя вёл к потере самолёта, малая вооружённость и ограниченный радиус действия делали его неэффективным; даже «случайную выгоду», выраженную на «Харриере» в способности использовать изменяемый вектор тяги в маневренном воздушном бою, на «Яке» не удалось реализовать.

Тем не менее в 1972 году «Як-36М» совершил свой первый взлёт с палубы противолодочного крейсера «Москва». Позже ему придумали и назначение – лёгкий штурмовик, гроза береговых сооружений и малотоннажных кораблей противника. В этом качестве и под названием «Як-38» уникальный самолёт наконец-то поступил на вооружение морской авиации ВМФ СССР.

Как указывают современные комментаторы, новый боевой самолёт практически не использовался по прямому назначению, служа в качестве своеобразного «испытательного стенда», на котором отрабатывались новые технологии: системы вертикального взлёта и посадки, системы управления и автоматические системы спасения пилота во время аварии. Последнее было особенно актуальным, поскольку «Як-38» продолжал демонстрировать необыкновенный нрав, и не всякий пилот решался «оседлать» этого коня. Количество катастроф превысило все допустимые пределы, за пятнадцать лет «эксплуатации» было потеряно 36 машин. Попытки довести самолёт до ума путём модернизации отдельных узлов и агрегатов ни к чему не привели. В конечном итоге «Як-38» выдавал худшие результаты даже в сравнении с палубным вертолётom «К-29».

Последнюю точку в истории незадачливой машины поставил Афганистан. В 1980 году несколько самолётов «Як-38» были направлены в эту страну для апробации в качестве фронтового истребителя, способного взлетать как с небольшой аэродромной площадки, так и с разработанной в КБ Яковлева специальной автомобильной платформы. Оказалось, что в условиях высокогорья самолёт «чувствует» себя ещё хуже, – как заядлый курильщик при восхождении на Эльбрус. Подъёмные двигатели буквально задыхались и не могли выйти на штатную тягу, истребители приходилось разгружать, тем самым разоружая.

В конце 80-х главком ВМФ принял решение снять с кораблей самолёты «Як-38» как не удовлетворяющие современным требованиям. Им на смену должны были придти сверхзвуковые истребители с вертикальным взлётом «Як-41», создаваемые с учётом печального опыта эксплуатации «Як-36» и «Як-38», а потому намного превосходящие все машины подобного типа. Уже к 1991 году прототип нового истребителя, проходивший под индексом «Як-141», побил почти все рекорды для машин вертикального взлёта, установленные самолётами «Харриер». Однако время было уже другое, и до серийного производства дело не дошло...)

Когда Фокин сообщил друзьям-пилотам, на какой именно машине им придётся выполнять очередное задание «Белого орла», Константин Громов сразу же спросил:

– Вы представляете себе, капитан, что это такое – «Як-38»?

– Хм-м... В общих чертах...

– А я представляю. Мне даже как-то пришлось посидеть в пилотском кресле...

– Вот видите!

– Но при этом я не решился взлететь. Для того, чтобы освоить хотя бы полёт по полному профилю,³ нам потребуется не меньше месяца.

³ Полёт по полному профилю – полёт, включающий в себя: взлёт, выполнение полётного задания, возвращение с посадкой на аэродром приписки.

– Это невозможно, – отрезал Фокин. – Как я уже говорил, у нас всего две недели.

– В таком случае ищите других пилотов.

– А почему именно «Як-38»? – поинтересовался Алексей Лукашевич. – Давайте нам «Су-33». И любые ваши проблемы будут решены.

Фокин вздохнул.

– Если бы это было так просто... – сказал он. – К сожалению, у нас нет других пилотов, а «Як-38» – это единственный самолёт в нашем парке, который может взлететь с автомобильной платформы.

Друзья-пилоты переглянулись. Лукашевич при этом молча пожал плечами, а Алексей Стуколин сделал круглые глаза и покрутил пальцем у виска.

– С автомобильной платформы? – переспросил Громов. – Кто вас надоумил? Это сумасшедшая идея.

– Ничего подробного, – парировал Фокин. – Такой вариант взлёта рассматривался ещё в конструкторском бюро. Собственно говоря, три платформы и три самолёта уже готовы, дело за малым – за вашим согласием...

– Я поддерживаю Костю, – сказал Лукашевич. – Что бы вы ни говорили, взлёт с автомобильной платформы – это чистое сумасшествие. У вас нет другого варианта? Насколько я понимаю, Калининградская область остаётся российской территорией? А значит, мы можем использовать калининградские военные базы и аэродромы...

– Не можем! – Фокин продолжал упорствовать. – В рамках этой операции Калининградская область – вражеская территория. Единственное, что мы можем, – это на короткое время развернуть платформы в конкретном месте, дать пилотам целеуказание, а после взлёта убраться оттуда на предельной скорости.

– Нет, вы явно не понимаете, о чём идёт речь, – снова взял инициативу в свои руки Громов. – Даже опытные пилоты, много лет осваивавшие «Як-38», жаловались на бесконечные проблемы с взлётом и посадкой. Этот самолёт в том виде, в каком он существует, не предназначен для ведения боевых действий. Даже если мы сумеем взлететь, как мы будем защищать борт с вашей Олбрайт?

– Она не моя Олбрайт, – огрызнулся Фокин, и на некоторое время наступило молчание.

Пилоты ждали. Они полагали, что решение этой проблемы раньше или позже найдётся. Отдавать просто так Копьё Лонгина американскому тайному обществу «Бнай-Брит» никто из них не собирался.

– Хорошо, – сказал Фокин, – попробую убедить вас по-другому. Помните, я как-то рассказывал вам о плане «Форс-мажор», разработанном стратегами НАТО? Это довольно интересный документ. В нём определены действия стран, входящих в Североатлантический блок, на случай резкого ухудшения политической ситуации в России. В числе других мер предусматривается и расчленение нашей страны на

несколько независимых государств. С последующим переходом некоторых из них под административный контроль Запада. Сами понимаете, спокойно взирать на то, как кто-то делит нашу Родину на части, мы не можем. Мы должны – нет, просто обязаны! – не допустить реализации этого плана. Наш поход на «Варяге» был нацелен именно на это – остановить агрессию. Однако далеко не все в руководстве считают так же. Есть горячие головы, которые убеждены, что Соединённые Штаты – это «колосс на глиняных ногах». Они полагают, что Россия вполне способна справиться с Америкой и с другими странами блока НАТО. Мол, старой мощи вполне достаточно, чтобы стереть полмира в порошок, зато другая половина будет принадлежать русским безраздельно...

– Патриотично, – оценил Громов.

– Издеваетесь? – осведомился Фокин с недовольством. – Зря. Несмотря на всю сумасбродность идеи, её поддерживают достаточно серьёзные круги в правительстве и в армии. Но я ещё не закончил. Эти люди – будем называть их... э-э-э... нашими оппонентами – уверены, что только глобальная война поможет решить все проблемы текущего момента. При этом, однако, они понимают, что российское правительство в том виде, в каком оно существует, не способно вести большую войну достаточно продолжительное время – слишком многие внутри этого правительства и рядом с ним связаны с Западом, в той или иной форме «работают» на враждебные государства. Поэтому первым этапом в генеральном

проекте «оппонентов» числится изоляция нашей страны на мировой арене. Они рассчитывают, что такая изоляция способствует падению нынешнего правительства и отстранению ориентированных на запад политиков от власти. Изоляция же станет свершившимся фактом после того, как независимое расследование обстоятельств падения самолёта Мадлен Олбрайт над Прибалтикой покажет, что её сбили русские пилоты.

– Ага! – не удержал восклицания Стуколин. – Мужики, а ведь нам предлагают сбивать наших!

– погоди, – осадил его Громов. – Мы ещё никого не сбили. Тут другой вопрос имеет принципиальное значение. Если я вас правильно понял, капитан, сбитие самолёта Олбрайт над Прибалтикой приведёт к тому, что Россию объявят террористическим государством, изолируют, а потом применят план «Форс-мажор»?

– Совершенно верно, – подтвердил Фокин.

– Но ведь подобный сценарий приведёт к колоссальным жертвам среди россиян. А нас осталось не так много, чтобы позволить себе подобные потери.

– Возможные жертвы наших «оппонентов» заботят мало. К тому же, они исходят из того, что новая «холодная» война быстро перерастёт в «горячую», и тогда Западный мир сам упадёт к их ногам.

– Провокация, – пробормотал Громов. – Гадость...

– Надеюсь, теперь вы понимаете, какая ответственность

лежит и на нас, и на вас. Я бы с удовольствием предложил вам «Су-33» и полгода на тренировки. Однако у меня нет «Су-33» и подходящей площадки в Калининградской области. А у вас нет полугода на тренировки. Мы в цейтноте, и «оппоненты» опережают нас на целый ход. Нам остаётся только защищаться...

– Скажите, – помолчав, спросил Громов, – а «Белый орёл» всецело поддерживает вас и ваши предложения? Или внутри вашего тайного общества тоже есть сторонники варианта активного противодействия Западу?

– Костя, ты чего, уже согласился? – изумлённо спросил Стуколин.

Громов недовольно дёрнул плечом, не отводя внимательного взгляда от Фокина. Капитан ФСБ и активист «Белого орла» выдержал этот взгляд, не сморгнул и не отвернулся.

– Разумеется, и среди функционеров «Белого орла» хватает таких, кто выступает за «кузькину мать» для Америки, – ответил он. – Однако в одном вы можете нам доверять: мы никогда не станем «партией войны». Слишком непредсказуемы последствия, да и людей жалко. В конце концов ради них мы и работаем.

– Удивительно это слышать от человека, который посылает нас на верную смерть, – съязвил Лукашевич.

– Спокойнее, Алексей, – предупредил Громов. – Мы сами на это идём, никто нас не заставляет. Ты что, плохо зарабатывал на «иномарках»?

– Хорошо зарабатывал.

– А почему ушёл на «Варяг»?

– Э-э-э...

– Тогда и не морочь капитану голову!

– Спасибо, – поблагодарил Фокин за поддержку. – Итак, вы согласны?

– А вы оставляете нам выбор? – Громов нерадостно усмехнулся. – Когда на одной чаше весов будущее России и наших детей, а на другой... Выбора нет... Мы согласны.

(Ленинградская область, июль 2000 года)

Обучение искусству управления лёгким штурмовиком «Як-38», включая подготовку к единственному, но очень ответственному вылету, проходило на базе одного из многочисленных авиаполков Шестой армии ВВС и ПВО Ленинградского военного округа. К удивлению Стуколина с Лукашевичем, после прибытия выяснилось, что в этой части их друга и командира Константина Громова хорошо знают, а его подвиги в составе «Русских витезей» помнят и ценят. Впрочем, сам Константин старался держаться в стороне от поклонников, сознавая всю степень ответственности за возможную утечку информации.

Инструктором троицы был лётчик с двадцатилетним стажем подполковник Михаил Андреевич Вересов. Нынче он летал на истребителе «МиГ-29», защищая прибалтийское

направление от воздушных нарушителей, однако начинал свою офицерскую карьеру на авианосном крейсере «Новороссийск». Шесть лет он дрессировал сноровистого коня по имени «Як-38», пока руководство морской авиации ВМФ не поставило на этих самолётах большой и жирный крест. Пришлось Вересову поменять место службы. Впрочем, он был из тех людей, которые философски относятся к жизненным пертурбациям, воспринимая их даже не как «неизбежное зло», а как часть нормального течения жизни: сегодня – одно, завтра – другое, всё путём. Казалось, что вывести подполковника из состояния устойчивого равновесия невозможно, однако была тема, которая всегда задевала его за живое, вызывала адреналиновый отклик, пробуждала дремлющий азарт. Этой темой стала эпопея с полётом Матиаса Руста, который 27 мая 1987 года безбоязненно пролетел над частями ПВО Прибалтийского, Ленинградского и Московского округов и посадил свою «Цессну-172» на Большой Москворецкий мост, в двух шагах от Красной площади. Когда это случилось, Вересов заканчивал переподготовку в Армавирском высшем военном училище и, понятное дело, никак не мог повлиять на развитие событий. Более того, именно этот исторический перелёт способствовал тому, что Михаил Андреевич отправился служить в Ленинградский военный округ: такими как он заменяли уволенных в запас офицеров Шестой армии, которые вдруг оказались «крайними» в деле Руста. Тем не менее, Вересов по непонятной причине был

убеждён, что будь он 27 мая в лётном составе Ленинградского округа, то наглый воздушный хулиган вряд ли сумел бы прорваться к Москве. Когда уцелевшие после «чистки рядов» офицеры авиаполка пытались возражать Михаилу Андреевичу, резонно указывая ему на то, что он не один такой умный, а перелёт Руста был явно спланирован с учётом всех особенностей взаимодействия и работы частей ПВО округа, он тут же утрачивал всю свою рассудительность и с горящими глазами начинал расписывать, как он завалил бы «Цессну» к чёртовой матери, невзирая на приказы и общий бардак.

«Уж я бы его не упустил! – говорил с пылом Вересов. – Уж он бы у меня попрыгал! Как змея на сковородке!»

Сослуживцам оставалось только разводиться руками, оставляя Михаила Андреевича в его невинном заблуждении.

Майор Вересов никогда ранее не выступал в роли «шкраба»,⁴ но за свою жизнь прошёл столько переподготовок, что теперь ему не составило особенного труда передать накопленный опыт пилотам «Белого орла». Разумеется, он учитывал, что за столь короткий срок не сможет сделать из этой троицы специалистов по «Яку-38», но уповал на их знания и боевой опыт.

– О полном курсе придётся забыть, – на первом же занятии объявил Вересов. – Матчасть учить не станем. Главное – получить навыки управления: взлёт, посадка, выход на цель...

⁴ «Шкраб» – лётчик-инструктор (жарг).

– Как насчёт манёвров уклонения? – деловито поинтересовался Стуколин.

– Если останется время, – отрезал Вересов.

– Что значит «если останется время»? Мы же этот долбаный борт защищать должны будем.

– В крайнем случае защитишь грудью.

– Это как? – удивились пилоты, впервые услышавшие о манёвре «грудь».

– Возьмёшь ракету на себя, – охотно объяснил Вересов.

– А если ракета не зацепится?

– Значит, не зацепится...

«Яки» стояли в отдельном ангаре, и какой-то умник из командования авиаполка в целях обеспечения секретности додумался отделить ангар и «рулёжку»⁵ при нём строительными работами. Целыми днями в тридцати шагах от ангара взрёвывал бульдозер и слонялись рядовые срочной службы в замызганных спецовках. Разумеется, неведомый умник добился прямо противоположного эффекта, и в любое время на той стороне рва можно было увидеть свободных от дежурств офицеров, которые с немалым интересом наблюдали за тем, как Вересов обучает посторонних пилотов премудростям вертикального взлёта и посадки. Оставалось только надеяться на благоразумие наблюдателей, что они не будут трепать языком, рассуждая на темы, с чего бы это вдруг

⁵ «Рулёжка» – дорожка, предназначенная для руления и буксировки самолётов, может использоваться как резервная взлётно-посадочная полоса (жарг).

командованию понадобилось возвращать в строй списанные «Яки», да ещё и учить чужих пилотов взлёту со специализированной автомобильной платформы.

Сами уроки занимали почти всё светлое время суток, что по летнему времени составляло без малого двадцать часов. В распоряжении друзей-пилотов находились четыре машины: три «Як-38М», на которых им собственно и предстояло совершить исторический вылет, и один «Як-38У». Учебная модификация штурмовика «Як-38У» отличалась от базовой модели прежде всего тем, что у неё была заметно увеличена носовая часть за счёт установки дополнительной кабины. Обращало на себя внимание и расположение этой кабины: обычно в учебную модификацию «врезают» кабину инструктора, а в «Як-38У» было наоборот – «врезалась» кабина обучаемого, а инструктор располагался там, где сидит пилот на базовом самолёте. Впрочем, наши герои ожидали чего-то необычного от самолёта вертикального взлёта и посадки, а потому почти не удивились нестандартному расположению кабины обучаемого.

В первый же день, едва только состоялось знакомство пилотов с инструктором, Вересов повёл их к ангару и предложил «покататься». Первым в кабину обучаемого он посадил Громова, сам занял место в кресле инструктора и, не теряя времени даром, запустил двигатели. Прямо на глазах Лукашевича и Стуколина восьмитонная машина небесной окраски под громкий рёв трёх двигателей начала подниматься, по-

качиваясь по крену, над «рулѐжкой», на высоте ста метров словно замерла, а затем надфюзеляжная створка воздухозаборников подъёмных двигателей опустилась, шасси сложились, сопла подъёмно-маршевого двигателя повернулись, и «Як» перешёл в полёт по восходящей глиссаде.⁶

Через три минуты учебный штурмовик вернулся к ВПП и не без лихости сел «по-вертолётному».

– Следующий, – объявил Вересов, откинув фонарь.

Вторым в кабину обучаемого забрался Лукашевич. Процедура повторилась. А через некоторое время Вересову пришлось полетать ещё раз – для Стуколина.

Затем «Як-38У» был отведён в ангар для техосмотра и дозаправки, а Вересов пригласил пилотов в пристройку выпить чаю и поделиться впечатлениями.

– Что скажете? – спросил он, пока закипала вода.

– Что тут скажешь... – Громов развел руками. – Ощущения странные. Непривычные. Наверное, из-за обзора. Носа не видно. Словно на табуретке едешь. Или на козле...

– На стрекозле! – недипломатично уточнил Стуколин.

Если эти двое и хотели как-то задеть чувства своего новоиспечённого «шкраба», это им не удалось. Вересов кивнул с пониманием и очень серьёзно сказал:

– Действительно «козёл». И норовистый. Он меня однажды сбросил. Сбой в системе автоматического катапульти-

⁶ Восходящая глиссада – прямолинейная траектория подъёма летательного аппарата.

рования. Срабатывает обычно при отказе балансирующей автоматики, а тут – в прямом и горизонтальном полёте, на высоте в две тысячи.

– И что машина? – спросил Стуколин.

– А что машина? – Вересов пожал плечами. – Пролетела ещё тридцать километров и ткнулась носом в пашню. Капремонта, правда, избежать не удалось.

Лукашевич вдруг нахмурился:

– А эти ваши «стрекозлы» не сбросят нас в самый ответственный момент? Мало ли кто чего сделает по неопытности, а ведь автоматическая система катапультирования ошибок не прощает.

Электрочайник закипел и отключился. Михаил Андреевич бросил в стаканы по пакетик «Принцессы Канди» и наполнил их крутым кипятком.

– Именно на этот случай, – буднично сообщил он, – было принято решение автоматическую систему блокировать. Решение на катапультирование придётся принимать самостоятельно.

– О-па-па! – сказал Стуколин, но Громов с Лукашевичем посмотрели на него осуждающе.

После того, как чаепитие закончилось, Вересов вновь пригласил пилотов на «рулёмку», и каждый из них совершил ещё по одному вылету с инструктором, на этот раз сосредоточив внимание не на особенностях самого полёта, а на последовательности управления взлётом и посадкой.

– По-хорошему так надо бы вас сначала на вертолёт посадить, – посетовал «шкраб». – На «Ми-8». Это входит в полный курс. Но времени нет...

– Я на «Ми-8»⁷ летал, – вдруг признался Громов.

– Серьёзно? Сколько часов?

– Не часов, – Константин потупился, – минут. Пятнацать-двадцать. Ребята дали подержаться.

Вересов хмыкнул.

– Понятно, – сказал он. – Что ж, очень хорошо, товарищ подполковник, что вы управляли «Ми-8». Я это учту...

Помолчав, Вересов поинтересовался:

– А правду рассказывают, что вы ещё и «витязь»?

– Правду, – подтвердил Громов. – Я из «Русских витязей», но давно в отставке.

– Тогда вам будет проще. Я слышал, «витязи» любят эксперименты. Попробуете взлететь по-самолётному?

– А что, «тридцать восьмой» это умеет? – встрял Лукашевич.

– Угу, – важно кивнул Стуколин, нахватавшийся ненужных сведений во время работы на издательство. – Довели машинку...

– Попробую, – сказал Громов, глядя Вересову в глаза.

– Но без фокусов, – предупредил «шкраб». – Взлетаете и сразу на разворот. Пойдёмте, я покажу.

⁷ «Ми-8» – российский военно-транспортный вертолёт, разработка КБ Михаила Миля.

Прежде чем допустить Громова к взлёту «по-самолётному» Вересов дважды продемонстрировал пилотам, как это делается. Потом предложил Константину выбрать машину: три «Як-38М» в ряд стояли на «рулёжке». Громов походил вокруг, похлопал каждый самолёт по фюзеляжу, по воздухозаборнику подъёмно-маршевого двигателя. Остановился он на крайней справа машине с бортовым номером 88. И через пять минут уже сидел в кабине.

Закрыв фонарь, Громов запустил подъёмно-маршевый двигатель, вышел на связь с КДП⁸ и запросил у руководителя полётов разрешение на взлёт. Такое разрешение было им получено и, чётко следуя инструкции Вересова, он начал разбег по полосе. Неизвестно, удалось бы подполковнику взлететь с палубы тяжёлого крейсера типа «Минск»,⁹ но полосы ему вполне хватило, чтобы набрать скорость отрыва. Построив «коробочку»,¹⁰ Громов вернулся назад. Посадка тоже прошла без сучка и задоринки, и друзья встретили Константина аплодисментами.

– Теперь какие впечатления? – снова поинтересовался Вересов.

⁸ КДП – контрольно-диспетчерский пункт

⁹ Именно на тяжёлом авианесущем крейсере «Минск» с декабря 1979 года по сентябрь 1980 года отрабатывалась процедура взлёта «Як-38» с коротким разбегом.

¹⁰ «Коробочка» – траектория полёта летательного аппарата над аэродромом, по форме представляющая прямоугольник с большой стороной, параллельной взлётно-посадочной полосе.

– Машина послушная, – признал Громов. – Кое-чего я пока не понимаю. Например, зачем поменяли авиагоризонт? Переучиваться придётся...

Так, без каких-либо происшествий, закончился первый учебный день.

* * *

Пилоты пообедали в офицерской столовой и на микроавтобусе «ГАЗ-3221», приписанном к части, отправились в дачный посёлок, раскинувшийся на берегу речки Кузьминка, в шести километрах севернее Пушкина. Здесь находился частный дом, принадлежавший, видимо, кому-то из активистов «Белого орла». Сложенный из красного кирпича двухэтажный особняк был обнесён высоким забором; внутри и снаружи он походил на типовую дачу «нового русского», но для пилотов стал ещё одним центром обучения. Вересов и здесь не давал им покоя, привезя огромный комплект документации по «Яку-38».

Сидя на свежем воздухе, в беседке рядом с домом, пилоты перелистывали увесистые тома инструкций и руководств, разглядывали схемы и выучивали наизусть бесконечные последовательности действий по управлению «Яком» в различных ситуациях на разных режимах полёта. Вересов покури-вал тут же, готовый ответить на любой вопрос своих новых подопечных.

Волей-неволей друзьям-пилотам вспоминались курсантские времена, когда вот так же – хотя и не в беседке, а в учебном классе – они, желторотые, корпели над документацией по «L-39»,¹¹ готовясь к своему первому самостоятельному полёту. Впрочем, правильный лётчик учится всю жизнь, и для него этот процесс столь же естественен, как дыхание.

Трое друзей изучали конструкцию лёгкого штурмовика «Як-38М», его силовую установку и приборную компоновку кабины, особенности эксплуатации целевого оборудования и схему размещения вооружения. Некоторые из приборов были знакомы по другим машинам, другие приходилось осваивать с нуля.

– Какое у нас будет вооружение? – кровожадно поинтересовался Стуколин у Вересова, захлопывая очередной том руководства.

– Две ракеты Р-60, – откликнулся «шкраб». – У каждого. Инфракрасное наведение. Неконтактный взрыватель. Радиус действия на высоте – до 10 километров.

– Издеваетесь? – не поверил Стуколин.

– Это типовое вооружение «тридцать восьмого». Он вообще-то не предназначен для воздушного боя – это, напоминаю, штурмовик.

– А пушка? Хотя бы пушка у него есть?

¹¹ «L-39» («Альбатрос») – самолёт первоначального обучения с реактивным двигателем, разработка чешской фирмы «Аеро». После раздела имущества Советской армии самолёты «L-39» составляют основу ВВС некоторых стран СНГ и Ближнего зарубежья.

– Две ГШ-23 в подвесных контейнерах УПК-23-250.

– Ну хоть что-то... – пробормотал Алексей. – Но вообще это не настоящее оружие. Я, кстати, слышал, что на ваш пепелац можно и более серьёзное вооружение повесить. Это так?

– Тогда он не сможет взлететь, – лаконично ответил Вересов.

– Ты неправильно сформулировал вопрос, Алексей, – вмешался Громов. – Чтобы понять, в сколь скверную ситуацию мы попали, нужно спрашивать не о том, какое вооружение стоит на «тридцать восьмом», а кто будет противником. У вас, товарищ подполковник, есть какие-то соображения на этот счёт?

Вересов кивнул.

– По последним данным разведки, – сказал он с непонятной усмешкой, – противник планирует использовать «Игл», серийная модель «Си».¹²

Стуколин присвистнул, и на минуту под крышей беседки воцарилось молчание.

– Он нас всех собьёт на хрен, – сообщил Стуколин результат своих размышлений. – Это же истребитель завоевания превосходства в воздухе!

– Я другого не понимаю, – сказал Лукашевич. – Почему наши противники выбрали американский серийный са-

¹² «F-15C» («Eagle», «Игл») – серийный сверхзвуковой одноместный истребитель США, разработка фирмы «Макдоннелл Дуглас».

молёт? По идее, они должны были бы выбрать «МиГ-29» или «Су-27» – такую машину, которая ассоциируется с Россией...

– А почему они должны были выбрать русскую машину? – тут же поинтересовался Вересов.

Друзья переглянулись.

– Вот ведь свиньи! – выругался Стуколин и почесал кулак. – Опять нас морочат! Опять разводят, как лохов! Сколько можно?!

Громов покачал головой и повернулся к Вересову:

– Нам сказали, Михаил Андреевич, что охраняемый борт попытаются сбить русские пилоты. Вы знаете об этом?

– А-а, это... – Вересов отмахнулся. – Я знаю, – сказал он, и его подопечные с заметным облегчением перевели дух. – Но дела это не меняет. И даже наоборот – упрощает вам задачу. Американец выпустил бы ракеты на средней дистанции и ушел бы к базе – это у них стандартная тактика. Наши, как вы знаете, предпочитают ближний бой. Значит, вы и будете иметь «Игл» в ближнем бою.

– Какая у «Игла» стандартная комплектация вооружений? – спросил Громов.

– Зависит от поставленной задачи, – ответил Вересов. – В данном случае «Игл» должен будет сбить один небольшой гражданский борт. Соответственно, он возьмёт стандартный комплект для воздушного боя: четыре или шесть ракет средней дальности «воздух-воздух» AIM-120 «AMRAAM» на

пилонах под крыльями и шестиствольная 20-миллиметровая пушка М-61А1 «Vulcan» с боекомплектom на 940 снарядов в правом крыльевом наплыве.

– Плюс высокая скорость и манёвренность, – подытожил Стуколин. – Полный абзац!

– Какие у нас шансы остановить его? – задал новый вопрос Громов. – Расклад, очевидно, не в нашу пользу.

– Шансы невелики, – согласился «шкраб». – Но вас будет трое...

– Трое недоучек, – вставил Лукашевич.

Вересов посмотрел на него. А потом сказал очень проникновенно:

– Вот для того, чтобы наш противник встретил не «салаг», а серьёзных пилотов, мы здесь и собрались...

* * *

Занятия продолжались, и уже через пять дней все трое пилотов уверенно поднимали свои машины с полосы по схеме короткого разбега и совершали полёт по полному профилю. После сдачи соответствующих зачётов начался новый этап – освоение вертикального взлёта и посадки. Процесс пошёл медленнее, поскольку пилотам, привыкшим к нормальной схеме, тяжело было переключиться и почувствовать себя вертолётчиками. Но они очень старались, и на десятый день даже Стуколин, имевший значок пилота второго клас-

са, смог без инструктора осуществить вертикальный взлёт с последующей посадкой.

Вересов был очень доволен успехами героической троицы и в тот день разрешил им немного расслабиться, выпить водки и не думать о предстоящем рейде. Однако не думать не получалось. Друзья сидели в проклятушей беседке и говорили в основном на одну и ту же тему: как им обмануть пилота «F-15» с его «Амраамами» и «Вулканом». Получалось, что обмануть не удастся, а вот напугать – вполне. Вместо одного беззащитного гражданского борта пилот «Игла» увидит на радаре группу самолётов, идущих в плотном строю. Рискнёт ли он напасть в таком случае?

– Будем предполагать худшее развитие ситуации, – говорил Громов. – Он нападёт и выпустит ракету. Или даже две ракеты. Обе пойдут на борт. Что мы можем предпринять в этом случае?

– Активная радиолокационная головка, – говорил Стуколин, почёсывая кулак. – Установка помех нам не поможет. Придётся идти на ракету – вместо дипольного отражателя.¹³

– Тогда уж проще прямо пойти на «Игла», лоб в лоб, – говорил Лукашевич. – У нас нет реального оружия, зато есть реальные самолёты.

– Ерунда, – говорил Вересов. – Наверняка пилот будет

¹³ Дипольный отражатель – пассивная помеха, обычно представляет собой ленту из фольги на стекловолоконной основе, служит для «прикрытия» крупногабаритных объектов от самонаводящихся ракет.

опытным лётчиком – он просто уйдёт от столкновения. Или, что хуже, расстреляет из пушки. Есть и ещё одна проблема. Борту ведь никто не скажет, что вы спасать его прилетели, – потому если вы нарисуетесь в пределах визуальной видимости, «гражданин» может запаниковать и начнёт делать глупости. И как ему объяснишь, кому следует доверять, а от кого бежать.

– Может, крыльями покачать – мол, я свой?

– Вы, товарищ капитан, всерьёз считаете, что таким способом сможете завоевать доверие личного пилота госсекретаря США?

– А другого способа я не знаю, – сказал Лукашевич.

– Я это учту... – пообещал Вересов.

* * *

Однажды во время обсуждения предстоящего рейда кто-то из троицы друзей-пилотов помянул Матиаса Руста и его знаменитый перелёт по маршруту Хельсинки – Москва. Никакой связи между этими двумя событиями – прошлым и будущим – не было, но свободные ассоциации – непредсказуемая вещь, никогда не знаешь, куда они тебя заведут...

Кажется, имя Руста первым произнёс Алексей Лукашевич. Он высказался в том смысле, что если бы удалось организовать наведение с земли, было бы проще решить «проблему Игла»: мол, «F-15» – это не «Цессна» Руста, его можно

засечь в момент взлёта и отследить все пертурбации движения к цели. Внезапно плавное течение разговора было прервано, и друзья-пилоты впервые увидели, как их «шкраб», растеряв свойственную ему рассудительность, с пеной у рта доказывает, что с Рустом всё было совсем не так, как пишет жёлтая пресса и думает товарищ капитан Лукашевич.

– Вы что же думаете, Руста не вели? – грозно вопрошал он ошалевшего Алексея. – Вели с самого начала! Он ещё границу не пересёк, а его уже «увидел» локатор Таллиннской дивизии ПВО. Когда Руст к Кохтла-Ярве вышел, ему навстречу вылетел «МиГ-23» старшего лейтенанта Пучнина. Потом его засекли между Гдовом и Малой Вишерой и выслали ещё два перехватчика.

– Что же помешало его сбить?

– Раздолбайство всеобщее. Пучнин не дождался приказа на сбитие. Двое других раздолбаев потеряли цель. АСУ РЛС Московского округа стояла на профилактическом ремонте... Короче, набор случайностей, помноженных на бардак!.. Вот если бы я здесь был, то от меня этот мальчишка не ушёл бы.

Разговор окончательно сменил направление, и Громов, который уже слышал от других офицеров авиаполка о тайной страсти Вересова, поинтересовался:

– Вы сбили бы его без приказа, товарищ подполковник?

– А зачем мне приказ? – горячился Вересов. – Я вижу чужой самолёт, более того, я твёрдо знаю, что это наруши-

тель государственной границы – зачем мне приказ? Сначала, конечно, я попытался бы заставить его пойти на принудительную – с лёгкомоторным это довольно просто сделать, достаточно пару раз пролететь над кокпитом, чтобы тебя поняли, закричали «Мэйдей»¹⁴ и запросили «прибой».¹⁵ Если этот деятель после демонстрации решил бы сыграть со мной шутку, то получил бы залп из пушки – уж не сомневайтесь.

– А потом под трибунал? – спросил Лукашевич. – Осипович вон по приказу стрелял, да и то не прав в результате оказался.¹⁶

Резонное замечание Алексея, казалось, не произвело на Вересова какого-либо заметного впечатления.

– Понимаете, парни, – сказал он, – мы все четверо – пилоты ПВО. Нас, словно борзых, натаскивали на то, чтобы гнаться и хватать. Взлетать, наводиться, сбивать. В этом наша профессия и смысл нашей жизни. Однако пилотов, вроде нас, много, а нарушителей серьёзных мало, на всех не хватит. Ну а если смысл жизни не удалось реализовать, то и зачем, спрашивается, жил?

– Настоящий мужик, – сказал Стуколин с важным ви-

¹⁴ «Мэйдей» (MAYDEY, «Майский день») – международный сигнал бедствия, аналог «SOS».

¹⁵ «Прибой» – запрос на выдачу курса на аэродром.

¹⁶ Осипович Геннадий Николаевич – советский лётчик, подполковник, пилот «Су-15», сбивший 1 сентября 1983 года над Сахалином пассажирский «Боинг» южнокорейской авиакомпании KAL; по итогам расследования инцидента оказался в опале и вынужден был оставить службу.

дом, – должен сделать только три вещи: посадить дерево, построить дом и вырастить сына.

– То-то ты ещё не сделал ни того, ни другого, ни третьего, – отмахнулся от друга Лукашевич. – И всё-таки, товарищ подполковник, не кажется ли вам, что это звучит обидно и для вас, и для других пилотов-перехватчиков: догнать и сбить – смысл жизни. Может быть, наш смысл жизни в служении Родине, в охране её границ? А нарушитель – это как раз тот экстремальный и ненормальный случай, который не должен произойти, но иногда, ко всеобщему сожалению, происходит?

– Эх вы, капитан, задираете планку, – усмехнулся Вересов. – Почти как замполит. Но всё это лозунги, а я говорю о сути. По сути, мы не «стражи границ», а натасканные на нарушителя псы. Мы и нарушитель – это две стороны одного явления. Если нет нарушителей границы, то не нужно готовить пограничников. Если нет пограничников, значит, нет границ, нет и нарушителей.

– Железная логика! – оценил Громов с улыбкой.

– Зря смеётесь, – «шкраб» ничуть не обиделся на поддевку, ведь спорить на эти темы ему было не впервой. – Жизнь коротка, жизнь в воздухе ещё короче – кой толк тратить её на бессмысленные полёты вдоль границы? Сегодня или завтра на медкомиссии тебе скажут: «Всё, мужик, отлетался», и ты пойдёшь собирать вещи. И кто вспомнит о тебе через неделю, через месяц, через год? Подполковник Вересов, один из

великого множества подполковников, которые так и не стали генералами, – кому это интересно? На войне хотя бы можно и вволю налетаться, и вволю настреляться, и даже рекорд какой-нибудь установить по сбитиям, как Покрышкин или Кожедуб. Но война – это смерть для молодых, а я двух сыновей вырастил и не могу позволить, чтобы их зарыли в землю только потому, что какому-то подполковнику приспичило орденов и воинской славы. А нарушитель – это нарушитель. Он знает, на что идёт, когда садится в кабину. Он знает, что произойдёт, когда его самолёт пересечёт границу. Он знает, какая свора бросится ему наперехват. Он сам идёт на риск быть сбитым. Он принимает условия этой игры, а значит, подполковник Вересов имеет моральное право довести эту игру до логического конца и самореализоваться.

– Ну а если это «сбитие» приведёт к мировой войне? – предположил Лукашевич. – Ведь вы же не знаете, сидя в кабине перехватчика, всех обстоятельств дела... А если допущена ошибка? А если из-за ошибки одно государство нападёт на другое?

– Ерунда, – отрезал Вересов. – Из-за нарушителей границ войны не начинаются. Потому что все, кто может начать войну, принимают правила игры. Даже если они не отдадут приказ, потому что побояться взять на себя ответственность, они согласятся с исходом, каким бы он ни был. Осипович сделал своё дело и заслужил почести, а не унижения, но даже унижение и отставка – малая плата за тот уникальный шанс,

который ему выпал.

– А как насчёт пассажиров южнокорейского «Боинга»? – спросил циничный Стуколин. – Им какой шанс выпал?

Вересов вздохнул.

– Вы так ничего и не поняли, – констатировал он. – Наверное, и не поймёте... Пассажиров, если они в «Боинге» были, использовали как заложников. Кто-то оказался нечист на руку в игре. Но от того, что за карточным столом оказался шулер, смысл покера не меняется.

– Изящное сравнение, – сказал Громов; он вдруг посерьёзнел. – Но вы не правы, подполковник. Когда за столом шулер, смысл игры меняется. Она превращается в способ выдаивания денег из доверчивых «лохов». Вы желаете быть подобным лохом?

Вересов помолчал, глядя в сторону.

– Передёргиваете, подполковник, – сказал он после паузы и с заметным облегчением, – подменяете понятия. А всё ведь очень просто: шулер нарушает некоторые правила игры, но и бывает бит. И это тоже часть известных правил.

– И вы всерьёз рассчитываете выполнить своё «предназначение»? – спросил Лукашевич. – Вы собираетесь сбить нарушителя, даже если будете точно знать, что на борту находятся гражданские лица, женщины и дети?

– Не нужно считать меня чудовищем, – отозвался Вересов. – Я уже говорил: прежде чем принять решение на сбитие, я сделаю всё возможное, чтобы посадить нарушителя. В

историю нужно входить с чистыми руками и совестью. Курсанты XXI века должны изучать боевой опыт подполковника Вересова, а не его ошибки.

– И всё равно вы очень опасный человек, Михаил Андреевич. Не знаю, как других, но меня ваш настрой просто пугает.

– Да уж, если захотите нелегально пересечь границу, то не советую делать это в зоне ответственности Шестой армии – собыю к чёртовой матери.

– Я покачаю крыльями, – сказал Алексей.

* * *

Всё когда-нибудь заканчивается. Закончилась и подготовка друзей-пилотов.

По истечении двух недель все трое без каких-либо проблем поднимали свои машины в воздух, совершали полёт с маневрированием и садились на неподготовленную площадку – например, на шоссе. На тренажёрах освоили они и специфические моменты полёта: стрельба из пушки, запуск ракет, противоракетные манёвры, катапультирование. За спорами выработали в конечном итоге и схему возможного противодействия «Иглу» и даже устроили так называемый «розыгрыш полёта», когда трое пилотов с деревянными моделями в руках ходили друг за дружкой, а Вересов контролировал процесс, снабжая его комментариями, многие из

которых вряд ли можно было бы назвать дружелюбными или поощрительными.

По окончании процесса обучения «Яки» были погружены в трейлеры и увезены в неизвестном направлении, а командир полка устроил прощальный банкет. Он, разумеется, не знал, куда и с каким заданием уезжают трое друзей, но для него это и не имело особого значения, потому что они были русскими пилотами, героями, и он старался проявить гостеприимство, чтобы они запомнили вверенное ему подразделение с самой лучшей стороны.

Банкет удался на славу. Было произнесено много тостов: традиционных и местных. Сказал своё слово и подполковник Вересов. Его напутственная речь друзьям-пилотам прозвучала так:

– Давным-давно мой «шкраб» рассказывал такую историю. Один из его подопечных выполнял плановый полёт и потерял ориентировку. По идее он тут же должен был прекратить выполнение задания и запросить «полюс».¹⁷ Однако он не сделал этого. Почему? Все вы знаете ответ на этот вопрос. Никто и никогда не хочет признаться в элементарной ошибке, потому что можно прослыть трусом или «фитилём»,¹⁸ да ещё и попасть в Свод предпосылок к лётному

¹⁷ «Полус» – в российской авиации сигнал лётчика о потере ориентировки в пространстве.

¹⁸ «Фитиль» – обидное прозвище для плохого пилота, означающее, что он медленно соображает и вообще плохо подготовлен для лётной работы (жарг).

происшествию, чтобы даже на краю света знали, что ты трус и «фитиль». И он смолчал. И стал действовать по инструкции. А точнее так, как он считал нужным действовать, не сообщив о своём положении руководителю полётов. Он занял эшелон. Снизил скорость. Встал в вираж с малым креном. И попытался определить своё местоположение по визуальным ориентирам. На запросы КДП он выдавал стандартные «квитанции»¹⁹ и никто ничего не заподозрил бы, если бы пост радиолокационного наблюдения не доложил о беспорядочном движении одного из самолётов вне зоны пилотажа. Стали выяснять, кто это мог быть. Однако наш «герой» продолжал скрывать свои проблемы до тех пор, пока не зажёгся «окурок».²⁰ Вот тогда он заметался и попытался совершить вынужденную посадку на вспаханное поле. Но не справился – машина при посадке перевернулась и вспыхнула. В полку по-разному оценивали его поступок. На официальном уровне – с осуждением. Подвёл, мол, РП²¹ и комполка под монастырь, статистику напрочь испортил, машину загубил. Однако на уровне курилки мнения разделились на диаметрально противоположные. Кто-то считал, что молодой пилот поступил глупо, нарушив букву инструкции. Кто-то сочувствовал и говорил, что поступил бы так же, окажись на месте погибшего: бывают ситуации, когда лучше смерть, чем

¹⁹ «Квитанция» – подтверждение пилотом получения команды с земли (жарг).

²⁰ «Окурок» – показатель аварийного остатка топлива (жарг).

²¹ РП – руководитель полётов.

позор. Мой «шкраб» сказал по этому поводу следующее. В сущности неважно, как оценивает нас суд в курилке, главное, что скажет Высший Суд – тот Суд, который нас ждёт у конца времён. А там многие из тех, кто не захотел прослыть «фитилём», будут выглядеть предателями. Боязнь признать ошибку – что же это ещё, как не предательство своих учителей? Я хотел бы поднять эту стопку за то, чтобы когда придёт время, никто из нас не испугался признать свою ошибку и не предавал своих учителей. Лучше прослыть «фитилём»!..

После того, как тосты были произнесены, большинство бутылок опорожнено, а шашлык употреблён по назначению, офицеры расселись в круг и пустили по нему гитару. Под перебор струн они пели песни о военной авиации, которые уже стали классическими. Прозвучали «Смерть истребителя» и «Песня о воздушном бое» Владимира Высоцкого, «Чёрный тюльпан» и «Камикадзе» Александра Розенбаума, «Серёга Санин» и «Капитан ВВС Донцов» Юрия Визбора. Потом, следуя заведённой традиции, перешли к песням из списка «народное творчество». У командира авиаполка оказался очень неплохой баритон и он задушевно выводил:

От Курил до Ейска не отыщешь места,
Где бы не летали мы с тобой.
В «Л-двадцать-девятом» и «Л-тридцать-девятом»,
На «МиГ-двадцать-один» и «Су-седьмом».

Жизнь летит стрелою, не суля покоя.

Но мы скажем тем, кто не поймёт:
С наше полетайте, с наше постреляйте,
С наше повозите хоть бы год.

Скоро нас заменят бывшие курсанты.
Только будем долго помнить мы
Взлёты и посадки, зоны, перехваты,
Взрывы среди мирной тишины.

Так выпьем за пилотов, выпьем за полёты
И за тех, кто должен улетать.
За бетон, за травку, за мягкую посадку,
За весёлых молодых ребят!²²

Следующая песня хотя и была посвящена той же теме, но, благодаря задаваемому гитаристом ритму, прозвучала куда оптимистичнее, и те, кто знал её, с воодушевлением подхватили:

Кто просчитает мне мои года?
Да и считать, наверное, не надо.
И я стремлюсь туда, где облака,
А не туда, где – рай безоблачного сада

Я тороплюсь опять понять, кто прав,

²² Это и два следующих стихотворения принадлежит перу полковника Геннадия Штерна, военного лётчика I класса и автора-исполнителя любительской песни.

Хотя неправым быть кому охота.
Но снова мне себя понять пора,
И я взбираюсь по стремянке самолета.

Ревёт турбина. На приборы беглый взгляд.
Я лётчик-ас, я прирожденный лидер.
Я долечу, я верю в свой талант.
Тот, что внутри и не всегда снаружи виден.

И яростно играют желваки.
Комбинезон мой вымокнет от пота.
От благ земных, веселья и тоски
Меня уносят крылья самолета.

Когда упала стрелка до нуля,
Та стрелка, что зависит от турбины,
Как женщина, затихла вдруг она —
Любимая и сильная машина.

– Освободите быстро полосу.
Освободите, я прошу посадку.
На голове сидящей несу
Мне заданную в воздухе загадку.

Потом придёт заслуженно почёт,
Потом дадут заслуженно награду,
Но лётчик орденам не любит счёт:
Аэродром – не место для парада.

– Освободите быстро полосу.
Освободите, я желаю взлёта.
Меня встречает на стоянке «Су»,
И я взбираюсь по стремянке самолёта.

Когда командир закончил, Стуколин тут же потребовал, чтобы ему тоже аккомпанировали. Зная, какой у друга слух, Громов попытался отговорить Алексея от этой безумной затеи, но тот упёрся рогом. Тогда Константин сам взял гитару в руки, подобрал простенький мотив на два аккорда, а Стуколин с восторженным азартом заорал во всё горло, распугивая местных собак, сбежавшихся на запах шашлыка:

Мчусь поперёк нейтральных вод.
А там авианосец прёт
Из галса в галс, пытаюсь этим с толку сбить.
А справа «Ф-15» жмёт, и ниже пара их ползёт.
Как гнусом, небо ими здесь кишит.

Седьмой американский флот
Пространство милями крадёт.
Но я не тот, что много лет тому назад.
Теперь я – с опытом моряк. Мой «Су» – не то, что робкий
«Як».
И я могу устроить здесь им маскарад.

Друг друга знаем голоса,
Но заливают пот глаза.

Кто скажет, что тебя сегодня ждёт.
Бескрайний океан – не сон. А вот уж рядом «Орион»
Моторами, как дряхлый дед, трясёт.

Конечно, это не война. Но чувств такая же волна.
Красавец-крейсер наш заснят в ходу, как пить.
Пиши, доллары – на счетах, и форма будет в орденах.
Работу смогут там такую оценить.

Эх, шваркнул бы я по винтам,
Послав инструкции к чертям.
Улыбки наглые смахнул бы с этих сук.
А то летят, куда хотят, снимают всех и вся подряд.
И часто это сходит с грязных рук.

В прицеле лампа «Пуск» горит
И в сердце боя страсть кипит.
Характер дали б мне славянский проявить...
По горловины я залит и, как струна, форсаж звенит.
Не одного из них сумел бы завалить.

Когда-то снимут все табу.
Напомним всякому врагу,
Что память вражья коротка.
За бой и труд цена одна, одна страда нам всем дана.
В дозоре дальнем Родина близка.

Но время кончилось моё.
Промчалось быстро, как кино.

Я ухожу отсюда в заданный квадрат.
Придёт на смену мне мой друг.
И те, кто вяжут этот спрут,

Всё осторожней из кабин своих глядят...

Подполковник Вересов, поддавшись хмельной ностальгии, выступил поскромнее Стуколина, исполнив медленно и печально песню «Застывший МиГ»:

В далёкой дали заграничной
У лёгких трубчатых ворот
На постаменте необычном
Застыл красавец-самолёт.
Давно в турбине стихли громы,
Компрессор песню не поёт,
А он как прежде, невесомый,
Всё устремляется в полёт,
И как подраненная птица,
Взметнувшись скошенным крылом,
Он много лет уже стремится
Дорогой на аэродром,
И словно просит, чтобы дали
Ещё хоть раз ему взлететь,
Уйти в заоблачные дали,
Покинуть враз земную твердь...

А мимо чудо-самолёта,
Стрелой пронзившего года,

Спешат пилоты на полёты,
Не замечая иногда,
Как он стремится с пьестала,
Как с ними просится в полёт!..
И гроыхая инструментом
Заправщик мимо проползёт...

Но каждый раз, когда устанет
От шумных буден и забот,
К нему придёт, надолго станет
В ночной тиши седой пилот.
И как с живым, как с давним другом
О чём-то будет он молчать...
И станет самолёт по кругу
В седом молчании летать,
И взрыв форсажный из забвенья
Рванёт его на перехват!..

Да! Ради этого мгновенья
Ему положено стоять!
Да, ради этого мгновенья!
Для МИГА!..
Ну и для того,
Чтоб со скачками уплотненья
Собратья младшие его
Летали лучше, дальше, выше,
Наверняка разили цель!..
Застывший «МиГ» под старой крышей —

Потом и сам Громов взял инициативу в свои руки, спел несколько песен «не в тему» от Бориса Гребенщикова, Юрия Щевчука и Михаила Щербакова. И, как обычно, поддавшись на уговоры друзей, начал хулиганить и «сбацал» широко известную в узких кругах балладу неизвестного автора «Про Ивана – летчика-аса, который побывал на Марсе, а когда с Марса воротился, с лётной работой распростился».²⁴ Начинаясь баллада вполне эпически:

Жил да был отважный лётчик.
Гордо в небе он летал,
И любовь к своей профессии
Беззаветную питал.
Как-то раз в ночном полёте
Лётчик петлю выполнял
От вчерашней ли нагрузки...
От большой ли перегрузки
Он сознание потерял.
Был наш Ваня летчик-ас
Год летал на первый класс,
Ум теряя молодец,
Вмиг смекнул – ему конец.
Времени прошло немало,

²³ Стихи подполковника ВВС в отставке Леонида Механикова.

²⁴ Автор неизвестен только персонажам романа, на самом деле этот огромный стихотворный текст принадлежит перу авиатора Геннадия Подлесских.

И Ивану лучше стало.
Пять минут ещё проходит.
Он совсем в себя приходит.
Головой трясёт Иван
Как ударенный баран.
Все фюзеляжные пусты,
А я в наборе высоты.
Был наш Ваня атеист
И Иисуса, и беса,
И другие чудеса
Отрицал как коммунист.
Тут однако даже он
Был немало удивлён.
Вот летит Иван, смекает
Неужели я в раю?
Видно даже Бог не знает
Про другу любовь мою.
После каждого свиданья
В божий храм ходила Маня.
Видно в этом что-то есть.
Коли мне такая честь.
Тут мелькнуло что-то вдруг
Видит Ваня – синий круг.
Потом свет совсем погас.
Ваня слышит чей-то глас:
«Ты хвалу воздай не Мане,
а окстись и не крестись
То простые марсиане
Помогли тебе спастись.

И не ангелы, не черти —
Мы спасли тебя от смерти.
Через несколько минут
Сможешь сам на Марс взглянуть»...

Оказавшись на Марсе, пилот-ас Иван вступил в контакт с инопланетным разумом, который по уровню намного превосходил земной, а потому сумел построить роботизированный коммунизм. Наставники с красной планеты водили Ивана по музеям, в которых были представлены выдающиеся достижения великой марсианской цивилизации, в результате чего тот пришёл к закономерному выводу:

Ходит Ваня день и два —
Идёт кругом голова.
Ваня выразил восторг
Кто всё так устроить смог.
А на нашей, брат, планете
Управленцев умных нету.
Им бы только водку жрать
Да с трибуны поорать.

Однако предложение остаться на Марсе и стать испытателем звездолётов, высказанное наставниками, Иван непреклонно отверг, мотивировав это тем, что на Земле у него остались жена, любовница, друзья, да и вообще «*Не могу никак сейчас — Скоро выборы у нас*». Марсиане с почестями проводили героического лётчика, однако на Земле его ожи-

дал совсем не дружеский приём:

Рассказал им всем Иван:
Дескать, был у марсиан.
Тут друзья переглянулись
Покрутили у виска
Разом все заторопились:
Выздоровливай, пока.

Санитары Ваню взяли
И к носилкам привязали.
И в такой вот упаковке
На носилках и в веревках,
Воротился наш герой
Жить из космоса домой.

Никто не поверил Ивану: ни друзья-пилоты, ни замполит, ни комэск, ни комполка – даже жена с любовницей не поверили. В результате пилот-ас был списан на землю, где и мыкался, не ожидая больше от жизни ничего хорошего. Заканчивалась баллада обращением ко всему разумному-доброму-вечному, что ещё сохранилось в людях:

Я вам сказку рассказал
Не для славы, не для чести,
Чтоб подумали мы вместе,
На Земле как дальше жить,
Чтобы жизнь не погубить.

Если ты летаешь в высь,
Высоты во всём держись.
Ваня, друг надёжный твой,
Завтра в бой пойдёт с тобой.
Он подставит грудь свою
Защитит тебя в бою.
Надо другу слепо верить,
даже в то, что не проверить.

Если врач ты – так иди
Всех и всюду убеди,
Что пилот Иван Петров
Телом и душой здоров.
Ты ж в угоду аппарату
Предал клятву Гиппократу.

Если есть ты замполит
Чувствуй, чья душа болит,
Смотри шире на аспект,
А не спрашивай конспект...

Самодетельная баллада понравилась, особенно тем из присутствующих, кто её до сих пор не слышал. Офицеры долго и бурно аплодировали, а гостеприимный командир даже попросил записать слова.

Импровизированный банкет подходил к завершению, когда во дворе дачи неожиданно появился Владимир Фокин.

Поприветствовав участников застолья и вежливо пожелав им приятного аппетита, Фокин подошёл прямо к Громову:

– Пора, Константин Кириллович.

Кивнув, тот встал и отложил гитару.

– Костя, на посошок? – с надеждой спросил Стуколин.

Громов оглянулся на выжидательно молчавших лётчиков.

– Почему бы и нет? Выпьем с нами, товарищ капитан? – спросил он у Фокина.

– Почему бы и нет? – в тон ему отвечал Фокин; сегодня он был серьёзен как никогда и хмурился озабоченно, наблюдая за тем, как Стуколин разливает водку по стопкам. – Давайте выпьем за удачу, – предложил он, когда получил свою порцию горячительного напитка. – Она всем нам скоро понадобится.

Они выпили.

– Сыграйте что-нибудь напоследок, товарищ подполковник, – обратился командир полка к Громову. – Необязательно про авиацию – что-нибудь для души.

– Дурак ты, Олег, – буркнул Вересов. – Нельзя говорить: «Напоследок» – надо говорить: «До следующего раза».

Выпив, Громов присел за стол и перебрал струны.

– До следующего раза? – раздумчиво переспросил он. – Да, до следующего раза...

Подыгрывая себе, Константин запел:

Когда надежды поют, как трубы,

Их зов дурманит, как сладкий дым.
Они предельны, они сугубы,
И так несложно поверить им.

И вот дорога, и вот стоянка.
Вокзал и площадь – в цветах, в цветах.
Восток дымится. Прощай, славянка!
Трубоч смеётся, шинель в крестах.

Воспитан славой, к смертям причастен,
Попробуй вспомни, ловя цветы,
Какому зову ты был подвластен,
Какому слову поверил ты.

Броня надёжна, тверда осанка.
Припев беспечен, всё «ай» да «эй»...
А трубы просят: не плачь, славянка,
Но как, скажите, не плакать ей!

Пройдет полвека, другие губы
Обнимут страстно мундштук другой.
И вновь надежды поют, как трубы.
Поди попробуй, поспорь с трубой.

А век не кончен. Поход не начат.
Вокзал и площадь – в цветах, в цветах.
Трубоч смеётся, славянка плачет.
Восток дымится. Земля в крестах.²⁵

²⁵ Стихи Михаила Щербакова.

(Калининградская область, август 2000 года)

Итак, автоколонна, состоящая из пяти тягачей с трейлерами, остановился на территории Калининградской области, неподалёку от железнодорожной станции Залесье, где и был обнаружен американским разведывательным спутником серии «КН-11».

Незадолго до обнаружения к автоколонне подъехали два автобуса «Икарус» и три грузовика «Урал-Ивеко», прибывшие рейсовым паромом с «Большой земли» в обход прибалтийских границ. Грузовики привезли оборудование для обслуживания «Яков», а автобусы – команду для подготовки штурмовиков к взлёту. Среди техников затесались и трое друзей-пилотов, а деловитый молодой парень с простой русской фамилией Петров, отрекомендованный Фокиным как «моё доверенное лицо», принял на себя персональное руководство группой в целом. Сам Фокин отсутствовал, заявив, что для операции важнее, если он будет встречать госпожу Олбрайт в Таллинне. К удивлению Громова, «доверенное лицо» Петров неплохо разбирался в специфике работы техбригады и стартового наряда. Получасом позже Петров удивил Константина ещё больше, с той же непринуждённостью войдя в роль руководителя полётов и штурмана наведения в одном лице. Казалось, он прошёл специальную подготовку,

а затем успел попрактиковаться в типовой авиационной части или даже в гарнизоне – столь точным и результативным было его руководство.

В течение нескольких минут прибывшая на место бригада развернула палатку командного пункта и приступила к разгрузке грузовиков. В качестве радарной установки обнаружения цели и начального наведения использовался малогабаритный радиолокационно-приборный комплекс «Ваз» от зенитных пушек С-60, переоборудованный с «Урала-375». Для прослушивания переговоров гражданских диспетчеров, которые будут работать с самолётом Госсекретаря США, применялся радиосканер «GARMIN GPSCOM 190» с широким охватом УКВ-частот стоимостью в полторы тысячи долларов, купленный, как уверял Фокин, в обыкновенном магазине туристического снаряжения. Скорее всего, он не врал. Это было вполне возможно, ибо радиообмен в гражданской авиации осуществляется в диапазоне от 118 до 136 мегагерц, а конкретные частоты аэродромов и аэродромных служб не составляют государственной тайны и их можно найти в соответствующих справочниках или в Интернете. Например, частота диспетчера аэропорта Калининграда составляет 128,5 мегагерц. Для простого перехвата его переговоров было бы достаточно и рации стоимостью в две сотни «зелёных», однако ситуация требовала чего-то большего: «GARMIN 190» умел не только сканировать частоты в поисках рабочих каналов ближайшего аэродрома, но и осуществ-

лять связь с самолётами в пределах прямой радиолокационной видимости.

Основное оборудование разместили в командной палатке, протянув туда же кабели от «Вазы». Техники тем временем опустили панели трейлеров, и постороннему наблюдателю, окажись он здесь, теперь стало бы видно, что в трёх из этих трейлеров стоят на платформах лёгкие штурмовики вертикального взлёта «Як-38» со сложенными крыльями, а в оставшихся двух – скрыты цистерны с авиационным керосином. Сразу были размотаны шланги, и керосин под давлением потёк в баки штурмовиков, расположенные внутри фюзеляжей и способные вместить без малого три тонны топлива для каждой машины.

Установив опоры амортизирующих устройств, техники открыли фонари самолётов и начали предполётный осмотр и проверку оборудования. Пилоты тем временем переодевались из гражданского в высотные компенсирующие костюмы. Торопиться было некуда – до намеченного срока оставалось больше часа.

Громов первым взлез в кабину своего штурмовика. Надел парашют. Пристегнулся. Включил питание электросети. Техник тут же перевесился в кабину, чтобы проверить регулировку сиденья по высоте. Удовлетворённо кивнув сам себе, он слез со стремянки. Громов перекинул несколько тумблеров, глядя, как оживают шкалы на приборной доске, включил радиостанцию Р-860-1, нашёл канал сканера, установ-

ленного в палатке командного пункта. Согласно существующей договорённости, пилоты «Яков» не должны были выходить на двустороннюю связь с Петровым, соблюдая режим радиомолчания. По окончании этапа первоначального наведения на цель они собирались взять инициативу в свои руки и «наводиться» самостоятельно, используя радиосистему ближней навигации РСБН-36 и визуальное наблюдение.

Услышав громкие щелчки настройки, передаваемые сканером по каналу, Громов с удовлетворением выключил станцию, отстегнул ремни и вылез из самолёта. Лукашевич и Стуколин сидели в своих машинах, и Громов помахал им рукой. Оба приятеля выставили вверх большие пальцы, демонстрируя, что у них всё в порядке. Константин снова махнул рукой, просигналив, что ответ понял и принял, после чего направился к командному пункту.

Там всё было «на мази». Стояли переносные компьютеры, на которые выводилась текущая информация о том, что творится в воздушном пространстве Калининградской области. За компьютерами работали два оператора: один – на связи, другой – на радиолокации. Петров стоял посередине палатки и с кем-то говорил по сотовому телефону:

– ...Мне плевать, – говорил он, – что ты думаешь по этому поводу. Главное, чтобы ты это сделал. Отвечать будешь перед самим!

Респондент на другом конце канала связи что-то невнятно отвечал Петрову, но тот уже не слушал. Он нажал кноп-

ку отбоя, сложил телефон и сунул его в нагрудный карман. Громов кашлянул. Петров обернулся на звук, и на лице его расцвела дежурная улыбка:

– Отлично, Кирилл Константинович. Вы уже осматривали машины? Как они перенесли путешествие?

– Всё в порядке, – отозвался Громов. – Что у вас?

– Небо под контролем – муха не пролетит.

– Как вы собираетесь отличить цель от остальных гражданских самолётов?

– Очень просто, – сказал Петров, откровенно красуясь. – По переговорам диспетчера аэропорта с самолётами. Через минуту или две мне перезвонят и скажут, на каком рейсе летит наша примадонна.

– А если не перезвонят? – уточнил Громов, которому показалось легкомысленным такое отношение к делу.

– Перезвонят, – убеждённо заверил Петров. – Хотят ещё пожить на белом свете, значит, перезвонят...

– У вас с этим настолько сурово?

– По-другому нельзя. Народ стал безответственный...

В ту же секунду у Петрова запиликал «мобильник», и «доверенное лицо», поглядывая на Константина с нескрываемым торжеством, вытащил телефон из кармана:

– Слушаю!

На том конце залопотали.

– Принял, – сказал Петров, потом повернулся к оператору, колдующему над радиосканером. – Компания «Люфт-

ганза», борт 1-7-9, лёгкий пассажирский самолёт типа «НФВ-320».

– Редкая машинка, – высказал своё мнение оператор.

– И чем же она редкая? – поинтересовался Петров.

– Называют её «Ганза», и всего было выпущено пятьдесят машин этой серии, – проявил оператор недюжинную эрудицию. – Главная особенность – крыло обратной стреловидности. Два турбореактивных двигателя. Грузоподъёмность – без малого две тонны или двенадцать пассажиров плюс экипаж. Практическая дальность – две с половиной тысячи километров.

– А нафига ему крыло обратной стреловидности?

– Немцы в своё время от этих штук просто балдели. Считается, будто обратная стреловидность даёт преимущество на низких скоростях, что для гражданина бывает важно.

– И как?

– Брехня.

Петров посмотрел на Громова:

– Зато для нас это несомненная удача. Трудно будет перепутать этот самолёт с каким-нибудь другим...

– Нашему противнику – тоже, – отметил Громов без энтузиазма.

– Тише, – попросил оператор, прислушиваясь к переговорам диспетчера Калининградского аэропорта с очередным самолётом. – Кажется, наш.

– Рановато, – Петров с удивлением взглянул на часы.

Он и Громов подошли к рабочему месту оператора.

– Kaliningrad Approach Lufthansa wun-seven-niner, – услышали они голос пилота.

– Lufthansa wun-seven-niner go ahead, – сказал диспетчер в Калининграде.

– Kaliningrad Approach Lufthansa wun-seven-niner flight level tree-zero-zero heading too-fife, – сказал пилот.

– Lufthansa wun-seven-niner maintain flight level tree-zero-zero heading too-fife, – сказал диспетчер в Калининграде.

– Kaliningrad Approach roger, – сказал пилот, завершая радиообмен с диспетчером.

– Это цель, – подтвердил Петров с некоторой растерянностью в голосе. – Высота – 30 тысяч футов, 9 километров, направление – северо-восток, 25 градусов по компасу. РЛС?

– Я вижу цель, – отозвался оператор РЛС, склонившись к жидкокристаллическому дисплею. – Веду. Удаление – двадцать километров. Самое время для перехвата.

Петров протянул руку Громову:

– Ни пуха, Кирилл Константинович. Пospешайте!

– К чёрту! – отозвался подполковник, быстро покидая платку.

Через минуту он был уже в кабине истребителя. Техники забегали, как растревоженные муравьи, а к платформам с «Яками» подкатил пускач двигателя, смонтированный на одном из «Уралов».

В самую первую очередь Громов запустил подъёмно-мар-

шевый двигатель Р-27В-300, на который помимо всего прочего была «завязана» основная гидравлическая система самолёта. Техник на пускаче жестом показал, что готов работать. Громов дал отмашку и нажал кнопку запуска. Лампочки на приборной доске мигнули, а пускач зверски взвыл. Сразу же пошло топливо, и под свист компрессора двигатель стал набирать обороты. Техник отсоединил кабель электропитания и закрыл фонарь, а пускач поехал дальше – к самолёту Лукашевича. Когда насос гидросистемы НП-72М вышел на рабочий режим, Громов инициировал блок гидроцилиндров, управляющих процессом складывания и раскладывания консолей крыла. Повинуясь его команде, короткие крылья «Яка» развернулись на шарнирах и с характерным звуком упруго встали на места. Плавно поднялась створка воздухозаборника подъёмных двигателей. Параллельно с этим включилась герметизация – сжатый воздух под давлением в две атмосферы устремился в резиновый шланг, проложенный под фонарём, прижав его к металлу; при этом фонарь приподнялся в замках, и у Громова чуть заложило уши, звуки доносились, словно сквозь вату, а свист главного двигателя исчез совсем. Техник убрал стремянку и пропал из поля зрения. В наушниках шлемофона возник голос Петрова:

– Первый, даю взлёт!

Значит, пришла пора запускать подъёмные двигатели. Перебросив тумблеры, Константин поднял заслонки подачи

воздуха к подъёмным двигателям и переднему газовому рулю, обеспечивающему устойчивость в горизонтальной плоскости при взлёте. Двигатели быстро вышли на рабочие обороты, что подтвердил двухстрелочный указатель на приборной доске. Оставалось только «поддать газу», одновременно увеличивая тягу трёх двигателей и струйных рулей.

«Як-38» с бортовым номером «88» медленно, словно бы с неохотой, под оглушительный рёв вырывающихся из сопел раскалённых газов, поднялся над платформой. На высоте в 70 метров Громов убрал шасси, повернул сопла и пошёл на первый круг. Он был ведущим в звене из трёх самолётов и должен был дожидаться, когда в воздух поднимутся ведомые.

Лукашевич и Стуколин взлетели с интервалом в минуту.

– Первый, – сказал Петров, – мы ведём борт. Азимут – 25, удаление – 60.

«Ничего себе учапал, – подумал Громов. – Придётся догонять».

Он сделал глубокий вираж вправо, ориентируясь по гироскопическому компасу, и увеличил скорость. На ведомых он даже не посмотрел – они должны были действовать по правилу «делай как я» и стараться не отстать от ведущего. Громов был уверен, что друзья справятся с поставленной задачей, ведь всего четыре дня назад они трое уже совершали полёт группой с соблюдением радиомолчания, демонстрируя Вересову, на что он потратил две недели своей жизни.

«Ганза» шла с нормальной «крейсерской» скоростью –

800 километров в час. «Як-38» мог развить не больше 1000, да и то на большой высоте. Относительная скорость – всего 200. Таким образом, на то, чтобы догнать «борт 1-7-9», требовалось потратить немного немало, а целых 18 минут. За 18 минут самолёт с Мадлен Олбрайт не только пересечёт границу с Литвой, но и будет приближаться к границе Латвии. Будем надеяться, что никто не помешает нагнать «Ганзу» где-нибудь над Ригой и сопроводить до Таллинна. Потом, если противник всё же не решится осуществить нападение, «Яки» должны будут войти в воздушное пространство России над Чудским озером, где их встретит Вересов на своём «МиГе». То же самое должны будут сделать уцелевшие в бою, если противник нападёт на «Ганзу». Запаса топлива хватало тю-телька в тю-тельку, то есть весь полёт проходил на пределах возможностей лёгкого штурмовика «Як-38М», и вариантов не предусматривалось.

– Азимут – 25, удаление – 56, – сообщил Петров через минуту, справно исполняя обязанности штурмана наведения. – Так держать.

Громов наконец нашёл время оглянуться и посмотреть на ведомых. Ведомые курс держали чётко, самолёты шли параллельно друг другу, при этом Лукашевич держался сзади и справа в 140 градусах по азимуту относительно ведущего, а Стуколин делал то же самое относительно Лукашевича.

– Азимут – 25, удаление – 50... Азимут – 25, удаление – 45... Азимут – 25, удаление – 40...

Громов следил за индикатором бортовой РЛС, но пока мало что мог понять в целом ряде светящихся точек. Главным недостатком этого конкретного радиолокатора было то, что он умел определять и показывать пилоту только дальность цели, а воздушное движение над Прибалтикой было весьма оживлённым, и на звание «борта 1-7-9» претендовало сразу несколько самолётов.

– Азимут – 40, удаление – 35, – сообщил Петров. – Нас засекли, первый. Мы собираемся и уходим. Последнее целеуказание: азимут – 40, удаление – 33.

Итак, «доверенное лицо» Фокина выбыло из игры. Теперь трём пилотам в «Яках» приходилось рассчитывать только на свои силы. Подобный сценарий обсуждался, однако никто не предполагал, что местонахождение «пиратского» КДП противник выявит настолько быстро.

«Всё как-то не сходится, – подумал Громов. – Борт пролетел на сорок минут раньше положенного, нашу дислокацию засекли быстрее, чем думали. Не нравится мне всё это – предательством пахнет».

Впрочем, размышлять на столь отвлечённые темы у Громова не было ни времени, ни сил. Потеряв штурмана наведения, он полностью сосредоточился на показаниях бортовой РЛС. По его расчётам получалось, что цель должна появиться в пределах визуальной видимости в течение ближайших шести-восьми минут. Но на таких скоростях любая минута имеет определяющее значение: если «Ганза» внезапно изме-

нит курс, отыскать её, не имея резерва топлива, будет практически невозможно.

Друзьям-пилотам повезло. «Ганза» продолжала придерживаться назначенного эшелона, и очень скоро Громов увидел «борт 1-7-9» с фирменной раскраской немецкой авиакомпания «Люфтганза» и с довольно необычными крыльями, направленными не назад, как у подавляющего большинства самолётов, а вперёд – пресловутая «обратная стреловидность». Теперь можно было выйти на ближнюю связь с ведомыми. Даже если средства радиоперехвата Балтийского флота и НАТО запишут разговор – сделать они ничего не успеют.

– Здесь первый, – объявил Громов по каналу ближней связи. – Манёвр расхождения.

– Второй понял, – откликнулся Лукашевич.

– Третий понял, – выдал «квитанцию» Стуколин.

Громов надел кислородную маску, которая привычно болталась у левой щеки, и поднялся до высоты в 10 километров – практический потолок для «Яка-38». После чего пошёл на обгон «Ганзы», быстро оставив её позади. Лукашевич и Стуколин, наоборот, снизились до 8 километров и перегруппировались, образуя с немецким самолётом равносторонний треугольник. Таким образом они реализовали план Вересова по созданию своеобразной сферы радиолокационного наблюдения, благодаря которой можно было бы загодя засечь

курсовой угол²⁶ противника и отследить момент запуска ракет.

Заняв позиции в эшелоне, ведомые доложились Громову и он, вполне удовлетворённый докладами, искал в эфире пилота «Ганзы». Найти его не составило большого труда: пилот «висел» на рабочей частоте диспетчера рижского аэропорта и пытался выяснить, что происходит и почему на параллельных курсах идут военные самолёты. Диспетчер в Риге тоже ничего не понимал и переспрашивал через каждые полслова. Громов с улыбкой некоторое время следил за тем, как эти двое препираются, и чуть было не стал жертвой собственного праздного любопытства. Пронзительно заверещала станция предупреждения о радиолокационном излучении «Сирена-3М».

– Первый, вижу цель на одиннадцать часов! – крикнул Стуколин.

Громов чертыхнулся. Противник был у него перед носом, надвигаясь с севера, и уже задействовал систему наведения своих ракет для нанесения удара, а Константин проморгал его и теперь оказался в положении обороняющегося, что в воздушном бою не самый лучший вариант.

Самолёты стремительно сближались. Максимальная скорость, которую мог развить «F-15» на этой высоте, составляла 2650 километров в час, однако пилот истребителя явно

²⁶ Курсовой угол – угол между направлением движения самолёта-перехватчика и направлением движения самолёта-цели.

берёг топливо и шёл на дозвуковой. Тем не менее относительная скорость всё равно была запредельна – почти 1800 километров в час, и всего через минуту Громов увидел врага визуально.

Американский самолёт проскочил в километре левее и выше. Бортовая РЛС его трудилась вовсю, но пилот, судя по всему, хотел сначала разобраться с тем, что происходит – присутствие трёх «Яков», охраняющих «Ганзу», было для него полнейшей неожиданностью.

– Второй и третий, я взял цель, – сообщил Громов друзьям. – Следуйте прежним курсом.

Сразу после того, как «F-15» ушёл в заднюю полусферу, Громов, не снижая скорости, заложил глубокий вираж влево, пристраиваясь противнику в хвост. Всё складывалось как нельзя лучше. Ещё на разборе у Вересова обсуждался маловероятный вариант, при котором «F-15» не захочет атаковать со средней дистанции, как принято в американских ВВС, а попытается войти в визуальный контакт на догоне или на встречном курсе – в таком случае Громов, как наиболее опытный пилот, должен напасть на «американца» первым, выпустив в него с ближней дистанции обе ракеты Р-60 с инфракрасным самонаведением. Подобная тактика могла бы иметь успех с учётом того, что за штурвалом «Игла» сидел всё-таки не офицер ВВС США, а наш российский парень, для которого «F-15» – не меньшая, а может и большая экзотика, чем «Як-38».

Замысел удался. Громов накренил машину на вираже так, что она едва не свалилась на крыло. Борт «надавил» на плечо. Казалось, что от невероятной нагрузки закрипели болты, стягивающие части фюзеляжа в единое целое, но это была лишь иллюзия, порождённая глубоко спрятанными воспоминаниями. Однако и в этот раз подполковник Константин Громов, бывший член пилотажной группы «Русские витязи», оказался на высоте, сумев удержать «капризный» штурмовик от сваливания, а проскочивший «F-15» – в перекрестии, образно выражаясь, коллиматорного прицела.

Теперь «Як» Громова был в наивыгоднейшем положении относительно «Игла». Быстро уровняв высоту, Константин начал сокращать расстояние, чтобы запустить Р-60 по выхлопу сопел двух турбореактивных двигателей канадской фирмы «Pratt & Whitney». Он, разумеется, знал, что пилот «F-15» догадывается о его намерениях – на американском серийном истребителе устанавливалась серийная же система предупреждения о радиолокационном облучении Лорал AN/ALR-56, которая в связке с многорежимной цифровой импульсно-доплеровской РЛС Хьюз AN/APG-70, давала исчерпывающую информацию о подготовке противника к атаке и о его возможностях эту атаку осуществить. Но что бы там ни думал о себе пилот «Игла», он уже совершил первую за сегодня ошибку и просто так уйти от Громова не мог: в ближнем маневренном бою главное – «сесть на хвост» или, как говорят военные, «занять выгодную позицию в задней

полусфере противника».

Расстояние между «Иглом» и «Яком» уменьшалось на глазах. Девять километров... восемь километров... семь километров... шесть километров... Система Лорал в кабине «Игла» должна заходиться от визга, требуя от пилота немедленных действий. Выдержке врага можно было позавидовать – он продолжал лететь в горизонтальном полёте со скоростью 800 километров в час, не делая попыток уклониться с маршрута.

Громов положил палец на клавишу запуска ракет. Пять километров... Пора!

– Первый! – раздался вдруг в наушниках голос Стуколи-на. – Борт меняет курс. Новый курс – 180.

Громов сделал усилие, пытаясь понять слова Алексея. Пальцы его над клавишей пуска замерли на какую-то секунду или две, и именно в этот момент, словно угадав намерение противника, впереди летящий «Игл» совершил манёвр.

Впоследствии вспоминая бой, Громов придёт к выводу, что это был манёвр, известный как «бочка с большим радиусом вращения и максимальной перегрузкой». Американцы считают его оптимальным оборонительным манёвром для современного истребителя и специально отрабатывают на тренажёрах и учениях. Тем, кто не видел этого манёвра в реальности, довольно трудно объяснить, как он выглядит со стороны. Суть же его в том, чтобы обмануть «висящего на хвосте» противника, поменяться с ним местами. В опреде-

лётный момент пилот переводит свой самолёт в управляемую бочку²⁷ с большим радиусом; при этом скорость машины резко падает. Противник не успевает отреагировать и проскакивает вперёд, сам оказываясь в положении атакуемого. В роли глупого противника сегодня оказался Громов.

Ещё со времён лекций в Центре боевого применения авиации Громов знал, что единственным ответом на бочку с большим радиусом является горка.²⁸ Видимо, преподавателям Центра удалось вбить эту истину Константину в печёнку с селезёнкой, потому что ещё в процессе осмысления услышанного от Стуколина, ещё не понимая, куда столь внезапно делся противник, Громов уже наклонил машину по тангажу,²⁹ пытаясь сотворить простейшую горку. Однако сделать это на «Яке-38» оказалось не столь просто, как на «Ми-Ге», рули высоты слушались неважно, и сам самолёт затрясся, словно в лихорадке. На то, чтобы вернуть себе управление машиной, у Константина ушла почти целая минута. За это время опытный истребитель, каким был пилот «Игла» (а в том, что он опытный истребитель, не приходилось больше сомневаться), выйдя из перегрузки, мог поймать «Як» в радиолокационный прицел и запустить вдогон одну из своих

²⁷ Бочка – фигура сложного и высшего пилотажа, при которой самолёт вращается вокруг своей продольной оси.

²⁸ Горка – фигура простого и сложного пилотажа, подскок самолёта вверх с гашением горизонтальной скорости.

²⁹ Тангаж – наклон летательного аппарата относительно его главной поперечной оси, продольный крен.

ракет. Но он этого не сделал, и когда Громов развернул самолёт в вираже, то понял почему. «Американца» не интересовал лёгкий штурмовик – его целью была «Ганза», и он наконец-то решил покончить с ней.

– Второй, третий! – крикнул Громов. – Цель идёт на вас! Перехват!

Сам он видел только чёрную точку на фоне яркого голубого неба да слегка смазанный сигнал на индикаторе бортовой РЛС. Вообще же по показаниям радиолокационной станции, установленной на «Як-38», понять что-нибудь было сложно. И «Игл», и «Яки» друзей, и «Ганза» практически уже сливались в одну отметку, и отследить течение боя в таких условиях было проблематично.

– Здесь третий! – проявился в эфире Стуколин. – Беру его на себя!

– Давай, Алексей! – поддержал Громов, нарушив тем самым правила конспирации.

– А-а, блин! – отозвался Стуколин. – Он пустил ракету!

– Борт меняет курс! – сообщил Лукашевич. – Новый курс – 150.

– Мужики, ракета на мне! – крикнул Стуколин. – Зараза!

– Жми на катапульту! – в унисон закричали Громов и Лукашевич.

– Мать твою! – это были последние слова Стуколина, после которых он пропал из эфира.

– Второй, ты видишь третьего? – быстро спросил Громов.

– Нет, первый, – с отчётливым напряжением в голосе ответил Лукашевич. – Здесь болтается цель. Борт идёт курсом полтораста. Снижается.

«Горевать будем потом», – подумал Громов.

– Горевать будем потом, – сказал он вслух. – Держись, Алексей. Я иду.

Громов действительно держал скорость на пределе, пытаясь догнать группу. При этом он совершенно забыл о показателе уровня топлива в баках, а тот стремительно падал к нулю, отрезая Константину всякие пути к отступлению. Впрочем, эта бездумная тактика быстро принесла результат: он наконец-то увидел «Ганзу» и летящий с ней рядом штурмовик Лукашевича. Алексей продемонстрировал хорошую выдержку, не дав втянуть себя в ближний маневренный бой.

«F-15» делал вираж в семи километрах от немецкого самолёта, готовясь к новой атаке. Все три машины снизились.

– Второй, я здесь! – объявил Громов. – Беру цель на себя.

И всё-таки Громову не удалось переломить ситуацию: слишком неравны были силы и потенциальные возможности. Американский истребитель завершил манёвр и снова шёл на перехват «Ганзы». Наверное, его пилот собирался бить наверняка, поэтому вместо ракеты применил пушку «Вулкан». Для этого он аккуратно подвёл «Игл» на дистанцию в километр и выпустил короткую очередь. Подкалиберные снаряды со скоростью 1100 метров в секунду, выпущенные из шести стволов, прошили воздух и должны были,

как нож масло, разрезать дюраль фюзеляжа «Ганзы», подорвать крыльевые топливные баки, обратив изящную машину в бесформенную мешанину из раскалённого металла. Однако снаряды не достигли своей цели – на пути их движения вдруг возникло препятствие, и был это «Як-38» под управлением Громова.

Штурмовик подполковника принял на себя основной удар. Разумеется, для него это не прошло незамеченным. На приборной доске зажглись красные сигналы. «Як» затрясло и повело влево, из-за чего Константину понадобилось приложить усилие, чтобы не позволить машине свалиться в неуправляемый штопор.

– Второй, меня подбили! – сообщил он в эфир. – Долго я не протяну. На тебе вся задача.

– Первый, борт падает! – откликнулся Лукашевич и тут же добавил: – Нет, он пытается сесть на какое-то поле. Противник где-то поблизости. Я его не вижу, первый!

– Ёб! – выругался Громов.

Его «Як» горел и почти совсем уже не слушался рулевого управления. Тогда Константин накренил его по тангажу, чтобы засечь, куда именно «падает» немецкий самолёт, и, увидев его белый стремительный силуэт, положил пальцы на держки катапульты.

* * *

Воздушный бой в небе Прибалтики закончился ровно через три минуты после своего начала. Итоги его для пилотов тайной неправительственной организации «Белый орёл» оказались неутешительны. Штурмовик Стуколина был сбит, штурмовик Громова получил серьёзные повреждения. Но главное — была вынуждена совершить посадку немецкая «Ганза», на которой из Польши в Эстонию летела с секретной миссией Госсекретарь США Мадлен Олбрайт.

Глава вторая

Старые друзья, новые враги

(Тихий океан, июль 1974 года)

Операция «Дженнифер» была уникальна по целому ряду параметров. Более того, по отдельным из них она могла бы претендовать на абсолютный рекорд, достойный упоминания в «Книге Гиннеса», если бы в этой энциклопедии человеческого тщеславия нашлись соответствующие номинации.

Во-первых, никто до участников операции «Дженнифер» не проводил столь серьёзных работ на глубинах порядка пяти-шести километров. Во-вторых, никто до участников операции «Дженнифер» не пытался поднять с такой глубины объект водоизмещением свыше трёх с половиной тысяч тонн. В-третьих, никогда прежде правительство США не выделяло полмиллиарда долларов («старых», докризисных) на проект, суть и смысл которого понимали только трое человек во всей Америке: президент Ричард Никсон, директор ЦРУ Уильям Колби и миллиардер Говард Хьюз, который, собственно, и сделал операцию реальностью. Был ещё и четвёртый, кто не понимал, но догадывался, однако об этом чет-

вёртом официальная история умалчивает, оставляя для нас целое поле из слухов и домыслов. И мы пока повременим рассказывать об этом загадочном человеке, который хотя и не принадлежал к списку «сильных мира сего», но был посвящён во многие секреты. Поговорим о самой операции «Дженнифер» и о её предыстории.

Началось всё хмурым промозглым утром 24 февраля 1968 года, когда из пункта базирования на Камчатке под названием Могила вышла на боевое патрулирование дизельная подводная лодка «К-129» (проект 629А) с бортовым номером 574. На её борту, согласно рассекреченной позднее информации, находилось «три баллистические ракеты подводного старта Р-13 с ядерными головными частями большой мощности», а также «две ядерные торпеды». Командовал ракетоносцем капитан первого ранга Владимир Иванович Кобзарь – опытный и волевой подводник. В походе экипаж выполнял поставленные задачи «по скрытному патрулированию», а возвращение лодки в пункт базирования намечалось на 5 мая 1968 года, однако уже 8 марта ракетоносец не ответил на контрольную радиограмму, переданную штабом Тихоокеанского флота для проверки связи. Подводный ракетоносец с 98 членами экипажа на борту бесследно растворился в океане.

Если кто не помнит, в то самое время во всю разгоралась Вьетнамская война, и ВМС США с особым тщанием отслеживали курс любого советского военного корабля в страте-

гически важной части Тихого океана. Бывало, командиры американских субмарин действовали очень рискованно – им предписывалось заходить нашим лодкам в корму, в зону так называемой «акустической тени», и записывать шумы винтов и механизмов. Так американская разведка набирала банк данных шумов советских подлодок с тем, чтобы при обнаружении определить тип и даже номер «вражеских» кораблей. В результате произошла целая серия столкновений в подводном положении. Скорее всего, именно такой манёвр и привёл к гибели «К-129».

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.