

*Посвящается Хелен, которая своими руками
соорудила разноцветный стол и с любовью
оборудовала рабочее пространство,
где я мог писать эту книгу.
Итак, вперед, в погоню за нашими мечтами,
с любовью, вместе.*

*Многие из этих персонажей реальны.
Многое из этого случилось на самом деле.*

ПРОЛОГ

Чесапикский залив, 1968

Я лишился левого глаза прекрасным осенним утром, когда на небе не было ни облачка.

Я летел на F-4 «Фантом», большом, тяжелом реактивном истребителе по прозвищу «Двойной Урод»; его носовая секция недавно была модифицирована под размещение шпионских камер. Носовой конус имел теперь форму луковицы, воздух обтекал его иначе, и мне поручили тестовый полет над Чесапикским заливом для перекалибровки датчиков системы измерения скорости.

Я любил полеты на «Фантоме». Стоило поддать тяги, как моя спина тут же ощущала могучий напор, а когда я равномерно отводил назад ручку управления, нос истребителя задирался в вечную синеву. Мне казалось, что я стал пилотом огромного крылатого динозавра, чьи непринужденные трехмерные грация и свобода побуждали счастливо смеяться.

Но в тот день я держался низко, у воды, стараясь точно оценивать темп. Сравнивая показания циферблатов кокпита с данными, которые техники получали по замерам моего маршрута с берега, можно было обновить калибровку аппаратуры самолета и определить влияние новой формы носа.

Я повернул маленькую рукоятку слева от себя и сказал через кислородную маску:

— Захожу на финальный пролет, пятьсот пятьдесят узлов.

В гарнитуре шлема раздался трескучий голос старшего инженера:

— Принято, Каз. Мы готовы.

Я резко повернул голову, высматривая маркеры подхода — большие отражающие оранжевые треугольники на шестах, торчащих из воды. Заложил «Фантом» влево, потянул на себя, поворачивая и выходя на заданный маршрут близ поверхности, и поддал газу, чуть-чуть не дотягивая до форсажа, устанавливая скорость равной пятистам пятидесяти узлам. Девять миль за минуту или, что эквивалентно, почти тысяча футов за каждое тиканье секундной стрелки часов.

Я продолжал снижаться к заливу, а деревья на береговой линии справа размывались. Нужно было пролететь прямо перед измерительными камерами на высоте точно пятьдесят футов над водой. Бросив мимолетный взгляд, я оценил свою скорость в пятьсот сорок узлов, а высоту — в семьдесят пять футов, так что еще немного поддал газку и едва заметно переместил ручку управления вперед, после чего полетел горизонтально. Первый маркер пронесся мимо и улетел вдаль из-под моего носа. Я нажал кнопку и произнес:

— Готово.

— Принято, — слышалось в ответ.

Я собирался было отрапортовать о том, как миновал вторую башню, и тут увидел чайку.

Всего лишь серо-белое пятнышко, но прямо впереди по курсу. Первым велением инстинкта было бросить ручку управления вперед, чтобы увернуться, но в пятидесяти футах над водой это скверная мысль. Мускулы кисти и кулака сжались, ручка застыла в неподвижности.

Чайка тоже поняла, что произойдет, и, повинувшись выработанному за миллионы лет птичьей эволюции инстинкту, нырнула, чтобы уйти от опасности, да поздно было. Я-то летел куда быстрее любой птицы.

Мы столкнулись.

Техники в измерительной башне так внимательно наблюдали за аппаратурой, что и не заметили этого. Они, верно, удивились мимоходом, отчего я не произнес во второй раз «готово» и потом, пролетев мимо третьей башни, «отметка взята», но остались сидеть за приборами, пока старший инженер спокойно передавал:

— Сбор данных завершен, Каз. Отличный полет. Увидимся.

В кокпите столкновение ощущалось сокрушительным. Чайка врезалась в кабину передо мной и чуть слева, и лобовой щит из плексигласа разлетелся на куски, точно в него гранату швырнули. Мне в лицо и грудь ударил всей своей мощностью ветер на скорости в пятьсот пятьдесят узлов, разметал внутренности чайки и плексигласовые осколки, откинул меня на спинку катапультичного кресла, а потом принялся трясти в страховочной сбруе, точно тряпичную куклу. Я ничего не видел, но вслепую тянул за ручку управления, уходя от воды и ввысь.

У меня в голове звенело после того, что мне показалось жестоким тычком в левый глаз. Я быстро и напряженно заморгал, но зрение не улучшалось. Самолет взбирался в небеса, и я сбавил прыть двигателя до средних оборотов, замедлился, навалился на страховку, убирая лицо от натиска ветра, приподнял руку, чтобы протереть глаза от склизкой дряни. Я их старательно протираю, влево-вправо, и правый глаз удалось прочистить ровно настолько, чтобы стал виден горизонт. «Фантом» медленно кренится вправо, продолжая набирать высоту. Я переместил руч-

ку управления, выравнивая самолет, снова протер глаза и покосился на перчатку. Светло-коричневая кожа была пропитана ярко-красной свежей кровью.

Держу пари, не вся эта кровь чайкина.

Я стянул перчатку и ощупал лицо, продолжая сражаться с яростными ударами ветра. Правый глаз вроде в порядке, но левая щека разодрана и онемела, а левым глазом я вообще ничего не видел, и там жутко болело.

Дыхательная маска из плотной зеленой резины все еще прикрывала нос и рот: спасибо за это тяжелым пристежкам у челюсти, удержавшим ее на шлеме. Однако темно-зеленое забрало исчезло: в какой-то момент столкновения и ветрового удара его сорвало. Я потянулся назад и нахлобучил шлем, поелозил им на голове, центрируя заново. Мне нужно было с кем-то поговорить. И быстро.

— На помощь, на помощь, на помощь! — завопил я, стуча по кнопке связи скользким от крови большим пальцем. — Это «Фантом-665». У меня столкновение с птицей. Фонарь кабины разбит. — Я плохо видел и не мог сменить частоту, оставалось надеяться, что команда наблюдательной башни все еще слушает. В кокпите так ревело, что если ответ и последовал, то я не расслышал его.

Кровь продолжала перетекать в правую глазницу, я то вытирал ее, то крепко зажимал запястьем левую; так удавалось видеть достаточно, чтобы удержаться в полете. Я взглянул на береговую линию Чесапикского залива внизу, стараясь сориентироваться. Под левым крылом просматривался характерный контур устья Потомака, и я повернул к базе, двигаясь вдоль мэрилендского побережья к привычным и уютным взлетно-посадочным полосам Патаксент-Ривер.

Птица врезалась в «Фантом» слева, значит, понимал я, часть образованных столкновением ошметков могла

угодить в двигатель и повредить его. Я напрягся, разглядывая аппаратуру: во всяком случае, никаких желтых индикаторов опасности незаметно. *Одного двигателя и так хватит*, рассудил я и начал заход на посадку.

Я резко наклонился влево, воздушный поток стегнул меня по лицу, и кровь теперь не могла заливать здоровый глаз. Я снова заорал в маску:

— На помощь, на помощь, на помощь! «Фантом-665», захожу на экстренную посадку, аварийная ситуация, полное торможение, полоса 31.

Я надеялся, что меня кто-нибудь слушает, а другие самолеты уберутся прочь с дороги.

Приближалась Пакс-Ривер. Я отвел руку от левого глаза и поставил рычаг управления двигателем на холостой ход, сбавляя скорость, чтобы безопасно выдвинуть шасси. Указатель воздушной скорости передо мной тоже расплывался, но я выбрал момент, когда, по моим предположениям, стрелка уползла ниже двухсот пятидесяти, после чего ухватился за большой красный рычаг шасси и рывком отправил его вниз. «Фантом», как обычно, заскрежетал и завибрировал, колеса выдвинулись и закрепились на своих местах. Я резко подался влево, опустил предкрылки и закрылки.

Ветер в кокпите не стихал, для меня он был все равно что торнадо. Я продолжал крениться влево; проведя напоследок по правому глазу рукой и вытерев кровь, я сбавил обороты на две трети, снова закрыл кровоточащую левую глазницу ладонью и выровнял истребитель.

У F-4 на лобовом стекле фонаря кабины есть маленькие яркие фары, они загораются красным, когда угол при заходе на посадку взят верный, а еще при этом раздается обнадеживающий звуковой сигнал ровного тона. Благословляя инженеров «Макдоннелл Эйркрафт» за

предусмотрительность, я кое-как пошел на финальное снижение. Восприятие глубины отказало, я нацелился примерно на треть расстояния вниз по ВПП и прикинул темпы сброса скорости, как уж смог. Земля по обе стороны полосы вздыбилась и ударила меня. Бам! Я очутился внизу и потянул за рычаг выпуска тормозного парашюта, продолжая отчаянно щуриться в попытках удержать «Фантом» приблизительно посередине полосы.

Я отвел ручку управления до самого колена, помогая воздушному торможению семнадцатитонного истребителя, и что есть сил надавил на тормоза, стараясь фокусировать взгляд на дальнем конце полосы. Было похоже, что полоса заканчивается чересчур быстро; я приподнялся и встал на тормозные педали, одновременно оттягивая на себя ручку.

А потом все внезапно закончилось. Истребитель, дернувшись, замер, движки работали вхолостую, я увидел, как на ВПП вылетают желтые машины пожарной службы, направляясь ко мне. Должно быть, кто-то услышал мои призывы по радио. Машины выстроились у самолета, я поменял ладони на поврежденной глазнице, потянулся к рычагу управления двигателем, щелкнул переключателями и заглушил оба двигателя.

Откинулся в катапультном кресле и закрыл здоровый глаз. Адреналин словно вытекал из тела, но оставалась жесточайшая боль, пылавшая, будто костер с центром в левой глазнице. Остальная часть меня была онемевшей, тошнотворной, мокрой от пота насквозь, совершенно безвольной.

По борту «Фантома» скрежетнула лестница машины начальника пожарной охраны. А потом я услышал его голос рядом.

— Господи Иисусе, — произнес он.

ЧАСТЬ I
На Луну

1

Хьюстон, январь 1973

Все плоско.

Плоско, насколько хватает глаз.

Самолет только что опустился ниже облаков, а в мглистом влажном воздухе Южного Техаса расстояния будто укорачивались. Каз наклонился вперед, чтобы как следует разглядеть свое новое место работы. Он почти четыре часа провел в кресле «Боинга-747», и при этом движении у него затрещала шея. Внизу раскинулся индустриальный лабиринт нефтеперерабатывающих заводов и прибрежных кранов, по которому змеилось судоходное русло. Каз коснулся иллюминатора лбом, наклоня голову в попытке проследить, где оно впадает в Галвестон-Бэй: блестящие просторы маслянисто-коричневой воды продолжали расширяться, переходя в Мексиканский залив, смутно различимый сквозь смог на горизонте.

Не место для сада.

Пока самолет снижался к ВПП, Каз отмечал каждую из небольших коррекций курса, выполняемых летчиками, и безмолвно оценивал их мастерство до самой посадки, когда шины закрипели о гудрон Хьюстонского международного аэропорта. *Неплохо.*

Его ждал автомобиль, взятый напрокат в «Авис». Он перетащил набитый чемодан и рюкзак в багажник, а сверху аккуратно уложил гитару.