

1.

Полет 189 на „Рансъм Еървейс“ до Ню Йорк беше един от 753-те, насрочени да заминат от „Хийтроу“ тази неделя в началото на януари. По време на пиковите часове на най-натовареното летище на света всяка минута излиташе и кацаше по един самолет. Почти нямаше място за човешки или машинни грешки и още по-малко за несигурната област, в която двете се припокриваха.

На четирийсет и шест капитан Дан Мъри беше един от най-възрастните пилоти в компанията. Трябваше да издържа жена и трима тийнейджъри и беше избрал да жертва членството си в профсъюза и привилегиите на предишната си работа в замяна на парите на ръка, предлагани от авантюристичната компания на Гай Рансъм. Основната му заплата едва покриваше седмичните разходи и се налагаше да преспива в най-евтините хотели край летището, но всеки трансатлантически полет му докарваше по малко над 2500 паунда. В свиваща се индустрия като тази човек трябваше да се стреми да си изкарва парите, докато може.

Полетът беше насрочен за девет сутринта. Мъри стана в пет, бавно се съживи под душа и само след минути вече беше седнал зад волана на осемгодишния си форд. За щастие упоритото главоболие, което го тормозеше напоследък, не се обаждаше и като никога не му се налагаше да пътува, докато чака болкоуспокояващите да подействат.

Пътуването до „Хийтроу“ отнемаше доста време и дори в този безбожно ранен час магистралата вече се пълнеше с гневен трафик. Малко след шест и трийсет Мъри спря на паркинга пред сградата на „Рансъм“, взе пилотското куфарче от шкафчето си и се качи на автобуса совалка до Терминал 4. Споделяше краткото пътуване с десетина сънени членове на екипажи, облечени в характерните за компанията тъмнолилави униформи. Някои щяха да летят с него до Ню Йорк; други щяха да отлетят за Дубай, Абу Даби или Тайпе. По-младите стюардеси обсъждаха слухове за съкращения на екипажите по полетите на дълги разстояния, а по-възрастните и капитан Мъри предпочитаха да си мълчат. Опитът ги беше научил, че „Рансъм Еървейс“ не търпи клюки и причиняващи неприятности служители.

Помощник-капитан Ед Стивънс вече работеше здравата в стаята за екипажа, когато Мъри влезе там, за да закуси. Двайсет и осем годишният Стивънс имаше новородена дъщеря и жена, която беше станала ненужна за компанията в момента, в който бременността бе започнала да ѝ личи. Ед се нуждаеше от работата повече от капитана си и полагаше всички усилия да впечатли колеги и началници. След кратко бърбене Мъри отвори служебния си лаптоп, свърза го към фирмения интранет и заслуша, докато Стивънс го запознаваше с летателния план.

Точният маршрут, който щяха да следват от Лондон до Ню Йорк, се съдържаше в електронния летателен пакет – поредица файлове в имейл, пуснат в ранните часове от Sky Route. Сложният софтуер на компанията беше проектиран да докара самолета до крайната му цел по възможно най-евтиния начин, като вземаше предвид времето, броя на пътниците и товара. Десет процента от цената на един полет отиваха за летищни такси и наземни разходи, а останалите деветдесет – за гориво. Силен насрещен вятър можеше да вдигне цената на полета с до трийсет процента и да го превърне в загуба за компанията – затова намирането на най-евтиния маршрут винаги беше жизненоважно.

Sky Route беше взел предвид всички сателитни метеорологични данни и беше избрал по-южен курс, за да избегне силните ветрове в северната част на Атлантика. Щяха да летят право на запад от „Хийтроу“, да се издигнат до 9450 м при естуара на Севърн и да продължат към най-южната точка на Ирландия. По средата на Ирландско море щяха да се издигнат до круизната височина от 11 900 м и да продължат по почти права линия през океана. Полетът трябваше да продължи осем часа и трябваше да кацнат на летище „Кенеди“ по обед източно стандартно време. След като запозна капитана с основните моменти от полета, Стивънс насочи вниманието му към няколкото „Бележки към летци“, които предупреждаваха за буреносни облаци над западните Британски острови и

Ирландско море. Времето не беше необичайно за този сезон и нямаше нищо, което да събуди тревоги у двамата пилоти.

Капитан Мъри открай време предпочиташе полетите над Атлантика пред сложните маршрути над десетки страни. След ирландското въздушно пространство нямаше контролори на трафика, докато не стигнат до южната част на Канада. И след като се издигнеше във въздуха, самолетът на практика летеше сам; всъщност, ако беше програмиран правилно, можеше дори да кацне и да спре на пистата на „Кенеди“ без човешко участие.

Доволен от предложения курс, Мъри си поръча второ кафе и се зае да преглежда изчисленията за горивото и товара. Тъй като се мъчеше да пести всяко пени, „Рансъм Еървейс“ настояваше капитаните да зареждат само задължителния минимум от три процента резервно гориво, което им позволяваше да останат във въздуха около трийсет минути повече. Ако някой капитан решеше да зареди повече гориво и не го използваше, биваше глобяван според таблица – за всеки два литра резервно гориво на борда се изискваше още един, за да остане самолетът във въздуха. След като се увери, че над Атлантика няма метеорологични условия, които да налагат значителни отклонения от курса, Мъри потвърди предложените от Sky Route 105 тона керосин и натисна бутона, за да изпрати летателния план на диспечера на компанията.

До отлитането оставаха деветдесет минути.

Грег Патерсън имаше лош уикенд. Десетгодишната му дъщеря Ейми плачеше неудържимо, хората ги гледаха и никакви думи не можеха да я утешат. На всичкото отгоре почти усещаше укорителния поглед на жена си през петте хиляди километра океан, които ги разделяха. Когато прие предложението да стане вицепрезидент в Лондон, си беше помислил, че това е точно стимулт, от който се нуждае забуксувалият му брак, но Мишел беше отказала да напусне Кънектикът. Тя беше професор по приложна математика в университета в Хартфорд и ѝ бяха предложили да чете лекции в Кингс Колидж в Лондон, но когато денят на заминаването наближи, Мишел не успя да събере сили да зареже възрастната си майка. Грег много добре си даваше сметка, че това не беше всичко, но заради дъщеря си се беше съгласил да замине сам и всеки месец да понася презокеанските полети, за да прекарва няколко дни със семейството си.

Мишел беше довела Ейми за Коледа, но ѝ се наложи да отлети обратно преди четири дни, за да се грижи за майка си, която беше избрала точно това време да счупи бедрена кост. Грег беше успял да я убеди да остави Ейми с обещанието, че ще я върне в Ню Йорк – и без това трябваше да лети до Щатите, за да участва в бизнес среща във Вашингтон. Почти не беше виждал дъщеря си през последните осем месеца и се радваше на перспективата да прекара няколко дни сам с нея. Всичко вървеше чудесно до петък сутринта, когато шефът на Грег по типичния си автократичен начин беше отменил пътуването му до Вашингтон, тъй като имал по-важна работа в Лондон. Грег беше обмислял безумната идея да отлети с Ейми до Ню Йорк в събота и да вземе обратен полет до Лондон двайсет и четири часа по-късно, но планът му бе осуетен в петък вечерта, когато авиокомпанията ненадейно обяви, че ще трябва да летят в неделя, тъй като били допуснали неволна грешка и съботният полет бил препълнен. Мишел отказа да разбере обясненията му. За нея намерението на Грег да пусне дъщеря им да лети сама без придружител беше равносилно на тормоз.

Ейми се беше вкопчила в него и плачеше при бюрото в залата за заминаващи, докато той попълваше формулярите, с които я поверяваше на авиокомпанията. Стюардесата от „Рансъм“ правеше всичко по силите си да успокои детето, като му обещаваще филми, видеоигри и безброй лакомства, докато не кацнат в Ню Йорк, но Ейми си оставаше неутешима. Грег направи три неуспешни опита да я накара да облече пурпурното елече, което трябваше да я отличава като пътуващо само дете; накрая стюардесата просто му каза да я остави на нея. С бучка в гърлото Грег изчезна в навалищата пътници, а риданията и умоляванията на дъщеря му отекваха в ушите му.

Единственият аспект на услугата, от който „Рансъм“ не правеха икономии, беше ВИП салонът. Обикновените билети едва покриваха разходите за полета; печалбата за авиокомпанията идваше

от бизнес и първа класа. Привличането на богати клиенти беше основен приоритет. Един от тези клиенти беше Джими Хан (име, което младият предприемач беше избрал заради западните си бизнес партньори), който беше навъртял повече километри с „Рансъм Еървейс“, отколкото всеки друг клиент. Веднъж на всеки две седмици Джими Хан пътуваше от завода на компанията си в Тайпе до офисите ѝ във Франкфурт и Лондон. Тази седмица за всеки случай беше добавил към графика си и тридневно отскачане през Атлантика. Беше прекарал предишната нощ в „Савой“, но луксозният му спа център му се беше видял малко овехтял в сравнение с този, на който се наслаждаваше в момента в наскоро обновения салон на „Рансъм“; легнал по корем на масата, той се унесе в дрямка, докато една красива млада жена масажираше гърба му с ароматни масла.

Полуобразованото момче от Шанхай беше изминало дълъг път за двацет години. Хан беше работил здраво, беше изкарал късмет и бе станал изключително богат. Възнамеряваше да даде много на другите за успеха си, но това не беше причина да не се наслаждава на богатството си. Когато на едно интервю го бяха попитали дали не му писва от охолния живот, Хан беше отговорил, че онези, които са започнали от нулата, оценяват лукса повече от всеки друг, тъй като в някакво ъгълче на съзнанието им винаги се спотайва мисълта, че успехът е мимолетен.

„Еърбъс А380“ беше най-големият пътнически самолет на света. Дълъг седемдесет метра, висок почти двацет и пет и с размах на крилете колкото ширината на футболно игрище, той беше истински гигант в сравнение с наредените до него „Боинг 747“. Беше проектиран да побира 525 пътници при нормална конфигурация от три класи, но „Рансъм Еървейс“ бяха направили някои корекции и бяха посбутали местата в икономичната класа, така че самолетът да може да качи почти шестстотин души.

Подготовките преди полета вървяха с пълна сила. Под ледения дъжд отвън една цистерна изпомпваше гориво от подземните хранилища в резервоарите в крилете, докато наземните механици правеха последните си проверки. Вътре екип чистачи довършваше работата си, а осемнайсетте стюарди и стюардеси проверяваха дали кухнята е заредена и преглеждаха списъка на пътниците за такива със специални изисквания – „проблемните“, както ги наричаха. Те се оказаха съвсем малко – трима в инвалидни колички и неколцина придирчиви към храната. Ейми Патерсън беше единственото дете без придружител. До името ѝ се мъдреха думите „Има нужда от внимание!“ Екипажът единодушно реши, че Ейми ще е отговорност на Кати Флъд, най-новата и най-младата сред тях, независимо дали това ѝ харесва, или не.

След двацет години летене на американски боинги капитан Мъри отначало беше приел управляването на „Еърбъс“ за истинско предизвикателство. Но след като преодоля първоначалния си скептицизъм към полуавтоматичните системи за управление, вече беше станал техен страстен привърженик. Самолетът не беше съвършен – Мъри би предпочел конвенционален централен лост и електронен джойстик до дясната си ръка, а една носталгична част от него копнееше за поне няколко механични аналогови инструмента, които да може да използва в краен случай, но все пак признаваше, че управлява една изключително надеждна и безопасна машина. Fly-by-wire технологията означаваше, че всички жизненоважни системи се контролират от сложна мрежа от компютри и електроника. Пилотът вече не управляваше ръчно от кабината спойлерите и опашните стабилизатори, а изпращаше само електронни сигнали до различните движещи се части на самолета.

Вместо пред конвенционалните уреди капитанът и първият му помощник седяха пред конзола с множество екрани. Директно пред тях имаше идентични основни дисплеи, които показваха положението на самолета спрямо изкуствен хоризонт и режима на летене. Освен това двамата имаха и навигационни дисплеи, които постоянно показваха позицията на самолета, метеорологичните условия пред него, наземната и реалната въздушна скорост. Информационен терминал съдържаеше електронните технически справочници и наръчници, които при по-старите самолети се държаха в дебели неудобни папки. В средата на централната конзола между седалките на пилотите имаше дисплеи, показващи състоянието на двигателите и другите системи, а под тях се намираща четирите лоста за тяга. От двете страни на лостовете имаше мултифункционални дисплеи,

които бяха основният интерфейс между пилотите и бордовите компютри. С помощта на клавиатура и тракбол пилотите можеха да преглеждат състоянието на различните системи и да пращат и получават съобщения от центъра за управление на полетите и от централата на авиокомпанията.

Целта на цялата тази сложна технология беше проста – максимално избягване на човешките грешки. Ако пилотът направеше грешка, компютрите я засичаха и я коригираха. Освен това правеха постоянни малки автоматични промени в курса и положението на самолета. Независимо дали пилотът го искаше, или не, командите му непрекъснато биваха променени или отменени. Най-спорната от всички мерки за безопасност беше отказът на системата да позволи на пилота издигане под ъгъл над трийсет градуса, спускане под петнайсет градуса и завой на повече от шейсет и седем градуса. Това целеше поддържането на самолета в безопасните граници на скорост, наклон и височина, но оставяше у някои пилоти усещането, че в критични ситуации ще се окажат с една вързана ръка. Създателите на самолета бяха възприели безстрастна гледна точка, основаваща се на трупани в продължение на години факти – по време на криза компютърът управлява самолета по-добре от човека. Компютърът е рационален. Той няма желание да става герой.

Трийсет минути преди полета главният наземен механик Мик Долтън влезе в кабината, за да запознае Мъри и Стивънс с няколкото дефекта, които бил открил. Съобщи им, че при проверката един от задвижващите механизми на спойлера на дясното крило отказал; дефектът не се повторил, но въпреки това трябвало да държат под око механизма и да поискат замяната му след обратния полет. Имаше и няколко обичайни дреболии в салона за пътници – няколко дефектни видеоекрана, развалена помпа на една от тоалетните – както и доклад от предишния екипаж за аномалия в автопилота. Когато бил включен, прескочил предварително програмираното издигане и качил самолета направо до круизна височина. Долтън сподели, че има съмнения и че според него вторият пилот, който бил нов в авиокомпанията, е програмирал погрешно системата. Ед Стивънс обеща, че няма да повтаря тази грешка, и отново провери въведените данни. Въпреки опасенията си Долтън записа докладваната грешка и заключи, че самолетът е годен за полет.

Половин час преди полета тримата пътници в инвалидни колички и подсмърчащата Ейми Патерсън бяха доведени от наземния персонал до стълбата и предадени на екипажа. Кати Флъд отведе Ейми до едно място близо до изхода в средата на долния салон, където можеше да я държи по-добре под око. Показа ѝ как да намери детските филмчета на екрана и как да натиска копчето за повикване всеки път, когато има нужда от нещо. Преди да постъпи в „Рансъм Еървейс“, Кати беше работила две години като домашна прислужница в богато италианско семейство с шест разглезени деца; в сравнение с тях Ейми Патерсън беше истински разкош. Кати ѝ помогна да прати съобщение на майка си, че самолетът ще излети по разписание, и ѝ даде бонбони, които да смуче по време на излитането. След няколко минути специално внимание настроението на Ейми се оправи и тя най-сетне се усмихна.

Пътниците от първа класа се качиха преди другите и бяха отведени горе в просторен салон, напомнящ на интериора на бутиков хотел в Манхатън. Четирийсет луксозни сепарета с разтягащи се кресла, тапицирани със светлокафява кожа, бяха подредени около бар във формата на бъбрек, предлагащ шампанско и морски дарове. В предната част на салона имаше шест самостоятелни „ултра каюти“ – подобрени версии на първокласните сепарета, отделени от основния салон с плъзгащи се врати.

Джими Хан обикновено се задоволяваше с относителния комфорт на обикновените сепарета, но последните няколко дни бяха доста напрегнати и беше пропътувал през половината свят. Веднага щом затвори вратата и дръпна завесата, разбра, че е взел правилното решение. Събу си обувките, отпусна се в креслото и с помощта на копчетата нагласи облегалката така, че да пасва идеално на кръста му. Днес беше ден за почивка и размисъл. Той затвори очи и си спомни един отдавна забравен момент от детството си – как баща му изрита един бездомен пес, който се излежаваше на слънце на улицата пред занемарения им жилищен блок. Когато Хан го попита защо, баща му отвърна: „Защото се беше излегал на твърдата земя по-удобно, отколкото аз бих могъл да се почувствам някога“. Хан се усмихна. Дори сега не се чувстваше толкова отпуснат и спокоен, колкото

онази пълна с бълхи торба кокали – но пък за сметка на това състоянието му възлизаше на повече от 700 милиона долара.

В осем и петдесет последната от шестнайсетте врати на самолета беше затворена и капитан Мъри завъртя ключа, който задейства автоматичното стартиране на четирите двигателя „Ролс-Ройс Трент“, и загледа сменящите се изображения на екрана, докато бордовите компютри стартираха всеки двигател поотделно и вдигаха налягането в хидравличните системи. Сложни сензори предаваха постоянен поток информация; компютрите настроиха множеството взаимосвързани електрически и механични процеси по начин, по който никой човек не би могъл да го направи. Създаваше се впечатлението, че огромната машина има свой собствен живот.

Наземният екип освободи влекача и съобщи в кабината да задействат спирачките. Въз основа на размера и разпределението на товара бордовите компютри определиха центъра на тежестта на самолета и избраха правилния ъгъл, под който да атакуват въздуха – ако беше прекалено малък, самолетът нямаше да може да се издигне; ако беше прекалено голям, центърът на подемната сила щеше да се измести зад центъра на тежестта, което можеше да доведе до катастрофално увисване. Задкрилките и стабилизаторът нагласиха ъглите си според подадените данни. При по-старите самолети пилотът излиташе по усет, като реагираше инстинктивно на обратната връзка от централния лост и педалите, но пилотът на този самолет нямаше такава обратна връзка и усещане за въздушния натиск върху машината. Вместо това разчиташе на потока информация на дисплеите. Сред множеството актове на вярата, изисквани от този самолет, свързаните с излитането бяха най-дълбоките.

Помощник-капитан Стивънс получи разрешение от кулата и капитан Мъри насочи самолета към началото на втора писта. В салона пътниците, временно лишени от комфорта на електронните забавления, насочиха вниманието си към вестници или замърмориха молитви. В кабината вниманието на пилотите се фокусира върху строгата процедура, която предстоеше. Излитащият преди тях „Боинг 777“ набра скорост по пистата, мина точката, от която нямаше връщане, като леко се отклони наляво, когато пилотът компенсира внезапен порив на вятъра. Изминаха трийсет секунди; кулата потвърди разрешението за излитане и капитан Мъри избута лоста за обороти изцяло напред.

Самолетът започна да набира скорост; предното стъкло се покри с дъждовни капки. „Осемдесет възела“ – каза Стивънс. Двамата пилоти направиха справка с инструментите; показанията им бяха еднакви. Ако не бяха, излитането щеше да бъде отменено незабавно. При скорост над осемдесет възела пилотът беше длъжен да игнорира всички малки проблеми и да отмени излитането само ако това означава избягване на катастрофа. Автоматичен глас обяви V 1, което означаваше, че е достигната критичната скорост от 122 възела. Капитан Мъри свали ръката си от лоста. Когато стигнаха 141 възела, Стивънс каза „Завъртане“ и капитан Мъри леко дръпна джойстика към себе си, с което започна да повдига носа с три градуса на секунда; щом наклонът достигна дванайсет и половина градуса, огромният самолет се отдели от земята и започна да се издига.

На височина трийсет метра капитан Мъри нареди „Прибиране на колесниците“, последвано от „АП едно“. Подобно на повечето пилоти, той би предпочел да издигне ръчно самолета до височина три хиляди метра, преди да включи автопилота, но тъй като „Хийтроу“ беше летище със строги ограничения на шума, всяко отклонение от Наредбата за стандартно излитане по инструменти – като внезапното форсиране на двигателите – щеше да наруши регулациите и автоматично да гарантира тлъста глоба, част от която според правилата на „Рансъм“ щеше да бъде взета от заплатата му.

Автопилотът се включи. Само на няколко десетки метра над земята двамата пилоти се превърнаха в наблюдатели, докато самолетът завиваше наляво и се насочваше на запад, като бавно се издигаше към три хиляди метра. Дисплеите показваха постоянните леки движения на кормилото, спойлерите и стабилизатора, компенсиращи поривите на силния северен вятър. Толкова майсторско управление на самолета на ръка беше физически невъзможно.

На височина 460 м капитан Мъри издърпа лоста за обороти на позиция „издигане“, докато навлизаха в нисък облак и попаднаха в малки зони на турбуленция. Помощник-капитан Стивънс се свърза с кулата и получи разрешение да мине през първото ограничение на височина от 1800 м. На височина 1220 м задкрилките се прибраха от позицията за излитане и двигателите реагираха на намалената подемна сила с увеличаване на мощността, като вдигнаха скоростта на 250 възела. Облакът беше плътен и преминаването през него бе съпроводено с повече друсане, отколкото повечето пътници намираха за поносимо, но метеорологичният радар показваше, че времето над бреговете на Уелс е ясно. Последните данни от Атлантика вещаеха за ясен и слънчев ден без турбуленции.

На височина 3000 м и двамата пилоти обявиха „Ниво три“ – стандартна процедура, предназначена да ги кара да работят като сплотен екип. След като се бяха озовали достатъчно високо, за да са свободни от ограниченията за шум, двигателите преминаха на по-ефективната скорост за издигане от 327 възела. Капитан Мъри изключи предупрежденията за задължително слагане на коланите и включи системите за забавления в салона. Помощник-капитан Стивънс се свърза с кулата на „Хийтроу“, която го прехвърли на Бристол. След кратка размяна на съобщения получи разрешение да продължат издигането до първоначалната круизна височина от 9450 м.

Двамата пилоти започнаха да се отпускат – вече бяха във въздуха. Най-трудната част от работата за деня вече беше отминала.

Веднага щом предупреждението за коланите беше изключено, Кати Флъд отиде да провери Ейми Патерсън. Малкото момиче беше толкова погълнато от любимата си видеоигра, че почти не я забеляза. Кати с облекчение се зае със задълженията си. През следващите седем часа трябваше да се грижи за шейсетте пътници в нейната част от салона – просто нямаше да има достатъчно време да се занимава с детето.

*

Любезно почукване по вратата на Джими Хан оповести пристигането на красива стюардеса, която му връчи менюто с напитките. Беше твърде рано за шампанско и затова Хан си поръча прясно изстискан портокалов сок, като отправи усмивка, която обещаваха на стюардесата щедър бакшиш, ако се грижи добре за него. После взе дистанционното и превключи на CNN с надеждата да научи новини за последното дипломатическо напрежение между Китай и Тайван. Водещият обаче се занимаваше с някаква по-маловажна тема и Хан нетърпеливо прелисти списъка в долната част на екрана, преди да усети напрежението във врата си, което му напомни, че би трябвало да се отпусне. Бизнесът можеше да почака. Прегледа каналите и си избра стар филм с Клинт Истууд – „Мръсния Хари“. Един от любимите му. Беше научил един от най-ценните си уроци именно от американските филми – че добрите в крайна сметка са по-безмилостни от лошите.

Уредите показаха височина 9000 м и двамата пилоти обявиха „Ниво девет“, с което потвърдиха, че инструментите им работят в синхрон и че приближават зададената височина. Стивънс се свърза с Бристол и научи, че самолетът пред тях е съобщил за пояс буреносни облаци, но че те не налагат отклоняване от курса. На височина 9450 м автоматичната тяга намалая и премина в по-мек режим, който накара двигателите да затихнат до шепот и да поддържат оптималната и пестяща гориво круизна скорост от 479 възела.

– Как е с бебето? – обърна се капитан Мъри към помощника си. – Успяваш ли да се наспиш?

– Правя всичко възможно. На дивана. – Стивънс разкопча колана си и разкърши рамене.

– На дивана, а?

– Казах ѝ, ще сменям памперси колкото искаш, но забрави да ставам през нощта. Имам да карам самолет.

– Значи довечера си свободен? Надявам се тя да не очаква да те държа под око.

– В Ню Йорк? Наистина ли си мислиш, че би успял да издържиш?

– И още как.

Интеркомът избръмча.

– Нима стана време за кафе? – Помощник-капитан Стивънс погледна екрана и видя една стюардеса да стои пред външната от двете врати, които отделяха кабината от салона. – Можеха да пратят хубавичката.

– Коя имаш предвид? – попита капитан Мъри.

– Знаеш я. Кати, дребната блондинка с... – Стивънс вдигна длани пред гърдите си.

– О, вярно – нея.

Двамата се разсмяха.

– Довечера определено се оправяш сам – каза капитан Мъри. – Не отговарям за теб.

Стивънс въведе кода, който отваряше външната врата.

– Скорост! Скорост! – прозвуча автоматичен глас от монтираните в конзолите говорители.

– Какво е това, по дяволите? – Капитан Мъри беше по-скоро озадачен, отколкото разтревожен. – Движим се с 470...

– Скорост! Скорост!

– Господи...

– Скорост! Скорост!

Между двете врати се чу силно дрънчене и писък, когато носът на самолета рязко се вдигна нагоре и стюардесата изгуби равновесие.

– Съжалявам, Скайхоук, повторете... Скайхоук, още ли сте на линия?

Седящият в кулата на летището в Бристол Гай Фърнли виждаше Скайхоук 380 на радара си, но в слушалките си чуваше единствено шум.

– Скайхоук, чувате ли ме?

Контролиращият въздушното движение гледаше числата на екрана, които показваха, че височината на самолета започва да намалява – отначало бавно, после все по-бързо и по-бързо. Примигна два пъти, за да се увери, че не халюцинира.

Не халюцинираше.

Краткото съобщение от самолета беше твърде накъсано, за да бъде разбрано. Фърнли превключи каналите и опита отново.

– Скайхоук, тук Бристол осем-нула-девет...

Отговор не последва.

2.

Износените гуми бяха изгубили сцепление на завоя. Шофьорът, който беше карал със сто и двайсет километра в час, беше набил спирачките, което бе накарало вече плъзгащите се колела да се заключат. Колата поднесе по мократа повърхност и се заби в един дъб край пътя, убивайки на място единствения човек в нея. Беше лош късмет – дървото беше единственото на петдесет метра наоколо. Това поне беше заключението на разследващия пътните инциденти полицаи, който беше прекарал малките часове на денонощието в измерване на следите от гумите по отдалечената отсечка от второстепенния път. Движещият се отзад автомобил също поднесъл, може би за да избегне сблъсъка с излязлата от контрол кола, но нямаше как да се разбере кой е бил шофьорът му, който определено не беше подал сигнал в полицията. Обикновените хора понякога можеше да са смайващо безсърдечни. За следовател, който възстановяваше местопроизшествието, това е рутинна техническа задача, въпрос на въвеждане на данни в компютър, който представя спретната триизмерна възстановка на инцидента. Но като съдебен лекар, който често бе прекалено прилежен за свое собствено добро, Джени Купър беше тук, за да види тялото и смачканата кола и да подуши кръвта. Предпазните въздушни възглавници не се бяха задействали. Шофьорът, мъж към четирийсетте, Джон Уайтстоун, се беше блъснал в предното стъкло и ударът бе обезобразил лицето му до такава степен, че и жена му не би могла да го идентифицира. Нищо не обясняваше прекалено високата скорост освен факта, че жертвата се е прибираща късно от работа. Смъртта беше напълно безсмислена.

Джени затвори лаптопа си. Искаше ѝ се да не беше чела доклада по време на късната си закуска. Изминалата седмица беше достатъчно тежка, за да си разваля и неделата. Когато приключи с последиците от катастрофата, вече минаваше полунощ. Наближаваше два, когато стигна до къщата си дълбоко в долината на река Уай; наложи се да изпие хапче, за да заспи. Сега от уикенда ѝ оставаха само няколко скъпоценни часа, през които да си почине. Реши да подиша малко чист въздух, да започне с книгата, които се трупаха на бюрото ѝ, и най-сетне да реши дали да се вслуша в съветите на няколко доброжелателни приятелки и да започне да си търси партньор в някой от по-елитните сайтове за запознанства. Отлагаше това от седмици; самата идея да се срещне с напълно непознат я изпълваше с ужас. Освен това ѝ се струваше като предателство, колкото и странно да звучеше. Всеки път, когато си позволяваше да си мисли за бившия си любовник Стив, започваше да копнее за него. Но тъкмо тя беше взела решението. Тя го беше окуражила да приеме предложението за архитектурна практика в Прованс и да се отдаде на любовта, ако такава се появи. И тя се беше появила, при това почти неприлично бързо. Няколко месеца след пристигането си той вече се беше преместил при едно красиво тъмнокозо момиче, Габриел, и двамата бяха блажено щастливи. Все още ѝ пишеше от време на време имейли, дори ѝ прати картичка за Коледа, подписана с целувка, но съобщенията му ставаха все по-редки – и двамата негласно бяха стигнали до заключението, че е време да продължат напред.

Можеше ли изобщо да бъде толкова близка с друг мъж, колкото беше със Стив? Можеше ли да си представи да споделя с някого най-личните си тайни? Понесе тези въпроси по тясното скърцащо дървено стълбище и не стигна до отговори, когато пусна водата в банята.

Беше се потопила толкова в старата вана, колкото ѝ позволяваше измръзналата ѝ кожа, когато телефонът извънтя. Тя затвори очи и се опита да го игнорира. Който и да я търсеше, щеше да му се обади по-късно, когато се изкъпеше. Но от другата страна бяха настоятелни. Десет, дванайсет, петнайсет позвънявания – и не се отказваха. Джени се насили да излезе от ваната, уви се в хавлия и забърза боса, за да отговори.

Вдигна телефона в дневната. На студените каменни плочи на пода се образува малка локвичка вода.

– Ало?

– Госпожо Купър? Чули сте новината... – Беше Алисън Трент, помощничката ѝ.

– Не съм.

– Но...

– Не съм. За какво става дума?

Алисън замълча за момент.

– Самолетна катастрофа... На Севърн.

– Зле ли е?

– Близо шестстотин.

Сега беше ред на Джени да замълчи. Шестстотин!

– Има ли оцелели?

– Не знаем. Добрата новина е, че катастрофата е в юрисдикцията на Северен Съмърсет.

Джени изпита егоистично облекчение.

– Значи нямаме отношение...

– За съжаление имаме, госпожо Купър. Току-що се обадиха от полицията на Южен Глостършър. Открити се две тела край Ост. Мъж и малко момиче. Тръгвам натам. Помислих си, че ще искате да дойдете. О, и няма да е зле да си вземете ботуши.

Джени караше през долината на Уай с най-високата скорост, която смееше да вдигне с новия „Ланд Ровър“, с който беше сменила – с неохота – остарелия си фолксваген. Докато минаваше през сънени селца, слушаше непрекъснатия поток новини за катастрофата, станала само на няколко километра на юг. „Еърбъс А380“ на „Рансъм Еъруейс“, най-големият и най-модерният пътнически самолет на света, беше паднал наред естуара на Севърн на три километра северно от новия мост над реката. Катастрофата се беше случила преди три часа и половина, около девет и трийсет. На местопроизшествието имаше спасителни съдове, но до този момент нямаше открити оцелели. По повърхността имаше плаващи отломки и бяха прибрани много тела, но фюзелажът на самолета беше потънал. Непрекъснато повтаряха номера на линията за спешна помощ. Някакъв потресен контрольор на въздушното движение от Бристол казваше на репортер, че най-неочаквано изгубил радиовръзка със самолета и го гледал на екрана как се понася надолу към земята. Спускането продължило над шест минути, което караше събраните набързо експерти да предполагат, че самолетът в никакъв случай не е паднал като камък. Професор по физика обясни, че на самолет на височина девет и половина километра ще му трябват около две и половина минути, за да падне на земята. Шестте минути означаваха, че пилотът все пак е имал някакъв контрол над машината и се е мъчил да я задържи във въздуха.