



© Sanchos Rodrigues

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

Люди — соціальні істоти. Існування суспільства неможливе без співпраці, розуміння та дотримання справедливості. Та чи існує це все поза соціумом, коли людина опиняється на межі життя і смерті?

Доведена до відчаю українка з великою сумою грошей, яка ігнорує дзвінки від чоловіка. Росіянин-пілот, який намагається приборкати аерофобію після загибелі коханки в катастрофі рейсу МН17. Найвідоміший політик Баварії на пікові кар'єри, який ненавидить свою роботу. Гравець американської Національної футбольної ліги, життя якого розвалилося після одного невдалого розіграшу. Таємний папський кардинал, який прямує до країни, де офіційно не існує Католицької церкви... Незнайомці з різними долями. Єдине спільне для них — рейс 341, і він веде до найбільшого випробування в їхньому житті.

«Де немає Бога» — спроба збагнути, чи є всередині нас те, що втримує від перетворення на звірів у місці, де не діє мораль, у місці, де немає Бога.

#ДеНемаєБога

www.bookclub.ua

ISBN 978-617-12-4950-9



9 786171 249509



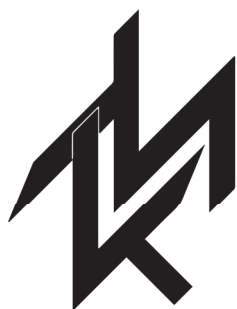
ДЕ НЕМАЄ БОГА



МАКС
КІДРУК

ДЕ НЕМАЄ БОГА

РОМАН





ДЕ НЕМАЄ БОГА

Роман

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

УДК 821.161.2
К38

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

Обережно! Ненормативна лексика!

Дизайнер обкладинки *IvanouITCH*

ISBN 978-617-12-4950-9

- © Макс Кідрук, 2018
- © Shutterstock.com / David Hanlon, обкладинка, 2018
- © Depositphotos.com / dlrp, обкладинка, 2018
- © Книжковий клуб «Клуб Сімейного Дозвілля», видання українською мовою, 2018
- © Книжковий клуб «Клуб Сімейного Дозвілля», художнє оформлення, 2018

Моему батькові, Івану Миколайовичу,
який вказав шлях до книжок, що навчили мене мріяти,
та мамі, Ніні Сергіївні, яка зробила все інше

— Що ж, не затримуйся, втікай швидше, й нехай Господь тобі допоможе. Небезпека на людину чатує там, де немає Господа.

— Ти не маєш віри, чоловіче, Господь присутній у будь-якому місці.

— Це так, але Він не завжди нас помічає...

Жозе Сарамаго. Євангелія від Ісуса Христа

Who cares if one more light goes out
In a sky of a million stars?

Linkin Park. One More Light¹

¹ Кого хвилює, якщо згасне ще один вогник / У небі, де мільйон зірок? (Linkin Park, пісня «Ще одне світло», 2018). — *Тут і далі прим. авт.*

23 січня 1997-го
Міжнародний аеропорт Шоуду¹, Пекін, КНР
08:17

Погода зіпсувалася відразу по восьмій. Зіщулене та посиніле від морозу сонце вишкрябалось над горизонтом, де його не-
наче тванистим желе обліпили розпластані понад землею хма-
ри. Вітер ще вдосвіта набрав сили й дув рівно, не дужчаючи.
Поодинокі сніжинки поступилися місцем роям колючих кру-
пинок — починався снігопад. Білосніжний «Boeing 777» ком-
панії «Altair Air», чий широко розкинуті крила півгодини тому
почистили від намерзлої за ніч кірки й обробили спеціальним
розчином проти обледеніння, повільно засипало снігом.

У кабіні двоє пілотів готували літак до зльоту. Шістдеся-
тидворічний Адам Ерландссон, командир екіпажу, щойно
завершив запуск двигуна № 2, після чого скоса зиркнув на
Ши Сюньчжао, другого пілота.

— Готовий рушати?

У дев'яностих і на початку нульових в «Altair Air», другій
за величиною авіакомпанії Об'єднаних Арабських Еміратів,
під час формування екіпажів дотримувалися правила, що
один із пілотів повинен обов'язково знати мову країни, до
якої прямує літак. 2003-го від правила відмовилися — не так
просто знайти працівника, який розмовляє бенгальською,
дзонг-ке² чи мовою ток-пісін³ і вміє керувати надсучасним

¹ Столичний аеропорт Пекіна, найбільший у Китаї та другий за величиною у світі.

² Дзонг-ке — офіційна мова Бутану.

³ Ток-пісін — одна з трьох офіційних мов Папуа Нової Гвінеї, якою послуговується більшість населення країни.

лайнером, — однак 1997-го воно ще діяло, тож у кожному рейсі до Пекіна праворуч білявого синьоокого Ерландссона сидів китаєць.

— Якщо не заперечуєте, я би хотів, аби літак ще раз обробили рідиною проти обмерзання, — тихо промовив Ши.

Ерландссона дратувала притаманна китайцеві манера говорити. Непоказний і небагатослівний Ши Сюньчжао ніколи не дивився в очі й постійно гугнив так, що Адаму доводилося прислухатися. Кар'єра Ерландссона розпочалася наприкінці п'ятдесятих у «Svenska Flygvarnet», шведських військово-повітряних силах, де він став одним із перших, хто освоїв новітні на той час надзвукові винищувачі «J35 Draken»¹. Майже десятиліття пролітавши на Драконах, Адам залишив армію і влаштувався пілотом у SAS, Скандинавські Авіалінії. Завдяки службі у ВПС Ерландссон вийшов на пенсію 1994-го, на дев'ять років раніше від належних за законом шістдесяти п'яти, та вже через рік змудився без діла й вирішив повернутися на роботу. У SAS на той час пілотських вакансій не виявилось, і літній швед погодився на пропозицію дубайської «Altair Air», яка вдруге за десятиліття розширювала флот. Грубуватий Адам звик до по-військовому чітких відповідей, через що тихий і неговіркий Ши Сюньчжао йому до скрипу зубовного не подобався. Швед насмішкувато гмикнув — літак оббризкали гліколем півгодини тому — й намірився бовкнути щось образливе, коли раптом згадав про нещодавно надісланий із метеостанції погодний звіт. Мінус 26,8 °С за бортом. Збіса холодно. Ерландссон не раз злітав за такого морозу, та й завірюхи в себе на півночі бачив куди гірші, проте ще жодного разу не підіймав літак у небо за такого морозу й такого снігопаду водночас. Може, китаєць усе ж має рацію. Навіть найтоншої, менше за міліметр, кірки на

¹ Дракон (швед.).

крилі вистачить, аби перетворити надсучасний лайнер на некероване двохсоттонне корито.

А сніг уже йшов суцільною стіною.

Відвівши погляд, Адам затиснув перемикач на штурвалі та проказав у причіплений до навушника дрововий мікрофон:

— Диспетчерська, це Альтаїр-Ейр три-чотири-два.

— Альтаїр-Ейр, вас слухаю.

— Ми б хотіли перед зльотом ще раз обробити літак рідиною проти обмерзання.

— Альтаїр-Ейр, запит прийнято. Чекайте.

За хвилину ліворуч від літака зі снігового місива виринув блакитний аеропортовий деайсер¹. Ерландссон нахилився до вікна кабіни та простежив за спецавтомобілем. Коли деайсер наблизився впритул до крила, висока металева стріла, що підтримувала люльку із працівником наземних служб, усе ще була невидимою, а тому здавалося, наче люлька левітує на висоті кількох метрів над кабіною автомобіля. Пілот почекав, доки деайсер сховається за крилом, після чого відкинувся на крісло та похитав головою.

— Треба валити, поки нас тут на хрін не замело.

08:23

Чжан Цзінлінь утретє за хвилину підтягнув зав'язки капюшона, і на той момент у цілому світі не знайшлося б людини, яка би дужче за нього ненавиділа свою роботу. Зміна почалася лише двадцять хвилин тому, а Чжан уже змерз як собака. Ніч була ясною і морозною, проте коли перед світанком із заходу насунули хмари, температура не піднялася, навпаки — стало холодніше, та ще й із неба посипався колючий сніг. Екіпажі літаків, що готувалися до зльоту,

¹ Деайсер (англ. авіац. *deicer*) — спеціальна машина для розбризкування рідини проти обмерзання по поверхні крил і рулів висоти літака.

навперебій викликали деайсери, і китаєць розумів, що наступні кілька годин безвилазно сидітиме в люльці.

Він стер рукавом куртки сніг, що налип на обличчя, і потупав, аби зігрітися. Снігопад густішав. Чжан Цзінлінь кривився, чуючи, як тверді, мов піщинки, сніжинки стукотять по капюшону.

Коли до літака, чиї габаритні вогні проблискували крізь снігову круговерть, залишилося дві сотні метрів, вітер поривно посилювався і люлька під ногами загойдалася. Чжан вилаявся і схопився рукою за поручні.

Скрипнула рація. Крізь вітер поскрипування нагадувало шарудіння тонкої фольги.

— Куди спочатку? — долинув із динаміка голос водія.

Чжан зняв рацію з пояса й кілька секунд совав її в негнучкій через рукавицю долоні. Зрештою великий палець уперся в тангенту.

— До хвоста, — прокричав Чжан Цзінлінь, — рушай до хвоста! Крила потім.

Деайсер повернув праворуч. За кілька секунд сигнальний ліхтар на крилі літака опинився ліворуч і позаду, й спецавтомобіль зупинився перед велетенським хвостом, верхній край якого на вісімнадцять із половиною метрів здіймався над землею.

— А хай йому, — простогнав Чжан. Знову 777-й. Чотирьохкватратних метрів крил. У п'ять разів більше роботи, ніж із будь-яким ближньомагістральним літаком. Китаєць помотав головою. Двісті тонн ваги, і це без пасажирів, багажу та палива. Як ця хріновина взагалі літає?

Він спершу вихилився з люльки й оглянув поверхню горизонтального стабілізатора та руля висоти. Чисто. Втім, аеродинамічні поверхні обробляють рідиною проти обледеніння не лише з наміром прибрати лід, а й для того, щоб запобігти його намерзанню, тому Чжан без нарікань узявся до роботи. Натиснувши кнопку на пульті, він трохи підняв

люльку, потім спрямував брандспойт на горизонтальний стабілізатор і повернув кран. Із конічного наконечника вивірився щільний струмінь мутнуватої рідини. Струмінь ударив у хвіст — сипонули бризки — і підігріта суміш гліколю та води почала розтікати стабілізатором. Над хвостом літака клубами здійнялася біла пара, та вітер швидко шматував і затирав її снігом.

Із лівим стабілізатором Чжан упорався менш як за дві хвилини. Закривши кран, китаєць знову взяв до рук рацію і затис тангенту.

— Від'їдь ліворуч, — наказав водію, — я підніму люльку над корпусом і звідти дістану правий.

Цівка гліколю із близької відстані зазвичай легко змиває навіть дуже товсту кірку льоду, та оскільки наморозі на хвостових стабілізаторах не виявилось, Чжан вирішив, що полле правий стабілізатор із висоти, навісом, а не прямою струминою. Це дасть змогу не об'їжджати велетенський хвіст 777-го та зекономить трохи часу.

— Зрозумів, — озвалася рація.

Коли деайсер рушив з місця, задом від'їжджаючи від лайнера, раптовий порив вітру вдарив у люльку. Телескопічна стріла, що втримувала її над кабіною, лячно заскрипіла. Чжан послизнувся й увігнався ліктем у поручень, від чого рація ледь не вискочила з руки.

Люлька продовжувала розгойдуватися ще півхвилини після того, як він випростався.

Водій підрулив до фюзеляжа приблизно посередині між хвостом і крилом. Китаєць затиснув кнопку на пульті й не відпускав її, поки телескопічна стріла не випнула на повну. Люлька тепер висіла просто над фюзеляжем, і з такої позиції, трохи вивернувши брандспойт, можна було дістати правий стабілізатор. Однак не минуло й секунди, як Чжан пожалкував про своє рішення. Щойно люлька піднялася над корпусом літака, вітер почав торсати її з такою

силою, що Чжан не встояв на ногах і мусив присісти, вчепившись руками в поручні. Ставши на коліно, він намагався спрямувати брандспойт на правий стабілізатор, але через хитавицю струмина виписувала в повітрі лише мляві спіралі й більша частина гліколю розбризкувалася на фюзеляж і землю.

Для розгойданої люльки витягнута стріла слугувала плечем, що передавало на її опору величезне поперечне зусилля. Коли Чжан Цзінлінь спробував підвестися, металеві стійки, що підтримували стрілу, з гучним скреготом зламалися. Стійки повилітали з кріплень так, наче їх підірвало вибухівкою. На мить Чжан Цзінлінь завис, немов у невагомості, а потім він сам, люлька під ногами та довжелезна металева стріла шугонули вниз на фюзеляж 777-го.

Від удару китайця викинуло з люльки. Він спробував, розпластавшись, утриматися на масній від гліколю обшивці, проте не зміг, ковзнув, як шматок масла розігрітою сковородою, і з висоти триповерхового будинку полетів на промерзлий бетон.

08:27

Адам Ерландссон підскочив у пілотському кріслі й витріщився на другого пілота. Ши Сюньчжао залишався незворушним, ніби нічого й не сталося, і старий швед відчув, як у грудях темною хвилею здіймається роздратування.

— Ти чув? — вигнув брови. — Чув, як торохнуло? — Він прихилився до вікна кабіни, проте, певна річ, нічого не побачив. — Хтось зачепив нас крилом?

— За нами нікого немає, — тихо заперечив Ши.

Ерландссон, уже не приховуючи роздратованості, штрикнув поглядом значно молодшого напарника.

— По-твоєму, у нас хвіст відпав чи як?

— Я можу вийти до салону.

— Ні! — хитнув головою Ерландссон. — Краще...

Чоловік не встиг завершити, що саме краще, бо в кабіні пролунало характерне тельняккання — хтось із екіпажу викликав пілотів. Швед підняв слухавку і, бризнувши слиною, гаркнув:

— Ерландссон слухає!

— Адаме, у нас тут... — Іда, тридцятирічна стюардеса із Брюсселя, затнулася, — дещо трапилося.

— Ми чули. Розкажуй.

— Точно не знаю. Усередині салону ніяких пошкоджень.

— Тоді що?

— Мені здається, цей автомобіль... ну, той, що розбризкує антифриз... він врізався в наш літак.

— Врізався в літак?! — Ерландссон ледве стримувався, щоб не почати вголос лаятися. Якщо це правда, виліт затримають щонайменше на кілька годин.

— Не зовсім. Мені здається, він зачепив нас стрілою. Я бачу працівника наземних служб, він випав із люльки й лежить на землі. А стріла лежить на...

— Ідо, почекай секунду. — На панелі за штурвалом заблимав індикатор, сповіщаючи, що на зв'язку із бортом 342 аеропортовий диспетчер. Ши Сюньчжао подав знак командирю, що може прийняти виклик, але швед помотав головою і затиснув перемикач на штурвалі: — Диспетчерська, це Альтаїр-Ейр три-чотири-два, вас слухаю.

— Альтаїр-Ейр, у вашого деайсера щойно зламалася стріла, — скоромовкою проторохтів диспетчер. — Технік саме обробляв киль і рулі висоти. Стріла впала на фюзеляж у хвостовій частині.

— Ми почули, — каркнув Ерландссон. — Моя старша стюардеса говорить, що ваш працівник випав із люльки. Він хоч живий? — Не вистачало ще морочитися із трупом.

— Так, — відповів диспетчер. — Порядок із ним водій. Швидка вже їде.

— Які пошкодження?

— Е-е... Водій каже, що технік, імовірно, зламав собі ребра, і ще руку, проте хребет, напевно, цілий, бо бідолаха може ворушити...

— Я питаю про пошкодження корпусу мого літака, — обізвався його пілот.

Диспетчер кілька секунд німував, а тоді мовив:

— Я не знаю. До вас вирушили техніки, вони подивляться. Звідси через снігопад не видно.

Ерландссон самими губами зобразив «паскудство». Стріла деайсера — не зубочистка. І, судячи зі звуку, вона не просто шкрябнула корпус, а гепнулася просто на фюзеляж. Тобто подряпиною справа аж ніяк не обмежиться.

— Вас зрозумів, кінець зв'язку. — Пілот повернув до губ пристрій для зв'язку з екіпажем, кілька секунд сердито цідив повітря крізь зціплені зуби, а тоді затиснув тангенту: — Ідо, у того сраного деайсера таки відвалилася стріла. Китайці вже їдуть дивитися.

— Що мені говорити пасажирам?

— Те, що й завжди: усе під контролем, хвилюватися нічого.

— Ми продовжимо політ на цьому літаку?

— Ідо, скажи їм, що все під контролем!

— Я зрозуміла.

Ерландссон опустил руку з передавачем і спересердя вгавтив ребром долоні по хрестовині штурвала.

— Бляха! Як може зламатися гръобана стріла?! — Він повернув голову до Ши: — Ти це уявляєш? Ти, на хрін, *можеш* таке уявити: її відірвало вітром! Ви їх із соломи робите? Чи з армованого коров'ячого лайна? — Насправді деайсер був французького виробництва, та Адаму, певна річ, цього відомо не було.

Китаєць вдав, що не почув останніх фраз, і відповів таким тоном, наче підтримував бесіду із підстаркуватим професором:

— Напевно, щось із гідравлікою... Або якийсь заводський дефект.

Ерландссон пирхнув, після чого на якийсь час у кабіні за-пала тиша. Чути було лише, як крупинки снігу труться об віконне скло. За хвилину Ши озвався:

— Вважаєте, нам не дозволять вилетіти?

Ерландссон закотив почервонілі очі.

— Зараз, блядь, заклеїмо дірку скотчем і полетимо. — Пілот скривив губи, ніби мав намір чвиркнути цівкою слини на цифрові дисплеї за штурвалом, але за мить вгамувався і закінчив спокійніше: — Ліпше думай, як пояснюватимеш пасажирам, що їм доведеться тягнути свої сраки до терміна-ла та хрінзна-як довго чекати на інший літак.

За півтори хвилини жовчне Ерландссонове передбачення справдилося: диспетчер повідомив, що стріла деайсера на-скрізь продірявила фюзеляж у хвостовій частині лайнера. Майже готовий до зльоту «Boeing 777» розвернувся і по-сунув крізь завірюху назад до термінала.

24–31 січня 1997-го

Уночі 24 січня 1997-го «Altair Air» відправила до Пекіна двох фахівців — з'ясувати ступінь пошкодження обшивки й вирішити, як діяти далі. Тим вистачило одного погляду на проломину у фюзеляжі, аби збагнути, що про безпечний пе-регін літака до Еміратів не може бути й мови, тож ремонт 777-го доведеться проводити на місці.

Передусім представники «Altair Air» зв'язалися з вироб-ником літака й описали пошкодження. Інженери «Boeing» запропонували дві схеми виконання ремонту: перша — пе-рекриття пробоїни накладними латками, і друга — так зва-на *flush repair* — повна заміна пошкоджених секцій, що дало би змогу зберегти без змін аеродинамічну гладкість фюзеляжа. Після нетривалих консультацій зі штаб-кварти-рою в Дубаї араби пристали на другий варіант.

25 січня пошкоджений лайнер відбуксирували до ремонт-ного ангара Китайських Авіаліній. Уранці 26 січня із заводу

корпорації «Boeing» в Еверетті¹ надіслали повний пакет необхідної для заміни секцій технічної документації, і літак почали готувати до ремонту: зафіксували на опорах, із-під призначеної для демонтажу ділянки фюзеляжа вилучили вентиляційні канали, трубопроводи та проводку, після чого, висвердливши понад п'ять тисяч заклепок, зняли продріявлені секції обшивки.

Фрагменти корпусу на заміну пошкоджених надійшли із заводу в Еверетті 29 січня. Того самого дня на спеціальних швартових ременях нові секції опустили на фюзеляж, відцентрували та просвердлили в них п'ять тисяч отворів під кріпильні елементи. 30 січня краї секцій змастили герметиком і зафіксували на потрібних місцях, після чого почався кропіткий процес встановлення заклепок.

«Boeing» рекомендував з'єднувати обшивку зі шпангоутами за допомогою алюмінієвих заклепок діаметром 4/32 дюйма. На складі Китайських Авіаліній таких заклепок не знайшлося, проте сорокарічний інженер Гао Чжи, який керував бригадою із трьох працівників, що виконували клепа́ння, цим не переймався. Заклепка — це не надчутливий сенсор і не карта пам'яті бортового комп'ютера й поготів, це лиш металевий стержень з упорною головкою для з'єднання деталей, тож Чжи зміркував, що нічого поганого не станеться, якщо для ремонту він добре найближчі за розміром заклепки серед тих, що є на складі. 4/32 дюйма — це 3,175 міліметра, і Чжи роздав своїм підлеглим китайські заклепки зі сталі діаметром 3,2 міліметра.

По суті, інженер Чжи вчинив правильно — різниця в діаметрах була нікчемною, крім того, отвори під заклепкове з'єднання завжди роблять дещо більшими за діаметр заклепки, оскільки під час заклепування стержень «товстішає»

¹ Завод корпорації «Boeing» у штаті Вашингтон, на якому проходить збирання всіх лайнерів-гігантів «Boeing 747», 767, 777 та 787.

і заповнює зазор, — якби не одне але... Частина заклепок виявилася бракованою. Діаметр кожної четвертої з п'ятьох із половиною тисяч виданих клеपालникам заклепок на декілька сотих перевищував номінальне значення: 3,25... 3,28... окремі навіть 3,31 міліметра. Заклепки все ще протискалися у просвердлені під них отвори (окремі ледве-ледве), проте між ними та стінками отворів не залишалося зазору. Як наслідок, коли працівник, якому дісталася більшість бракованих кріпильних елементів, спеціальним пневмомолотком розплющував заклепку, намертво приєднуючи секцію обшивки до шпангоута чи силового стрингера, в отворі довкола розклепаного стержня формувалися мікроскопічні тріщини, такі малі, що попервах їх не виявив би навіть найчутливіший дефектоскоп.

Пізно ввечері 30 січня бригада інженера Чжи встановила останню заклепку.

31 січня 1997-го відремонтований «Boeing 777» повернувся до Дубая і вже наступного ранку вилетів у рейс.

Упродовж років мікротріщини, що виникли через використання дефектних заклепок, ніяк не впливали на міцність фюзеляжа. Вони були незначними й цілком могли залишатися такими протягом визначеного розробниками терміну експлуатації авіалайнера. Проблема полягала в тому, що будь-який літак у польоті зазнає навантажень, що їх інженери називають знакоперемінними. Під час підйому на крейсерську висоту, де повітря розріджене, тиск усередині салону розпирає фюзеляж. Під час зниження перед приземленням фюзеляж стискається до вихідного стану. І так постійно — стискання-розтискання під час зльоту та посадки. Спричинені цим навантаження, вочевидь, надто малі, щоб зруйнувати літак, але їхня повторюваність поступово

призводить до втоми металу. І ця втома насамперед і най-дужче позначається на деталях, які раніше, до початку експлуатації, уже мали пошкодження.

Відремонтований у Китаї лайнер міг пропрацювати ще не менш як чверть століття (після чого його успішно порізали б на брухт), а тріщини на секціях обшивки у хвостовій частині так і залишилися б несуттєвими за однієї умови — виконання не більше ніж одного циклу зльоту-посадки на добу. Простіше кажучи, літак мав би здійснювати не більш як один рейс на день. Цілком нормальний режим роботи для далекомагістрального лайнера.

Проте склалося інакше.

1998 – квітень 2017-го

Азійська фінансова 1997-го, а за нею світова криза 1998-го котком пройшлися по авіаперевізниках Об'єднаних Арабських Еміратів. Компанія «Altair Air», яка напередодні, 1996-го, майже у півтора рази збільшила флот, опинилася на межі банкрутства. Для скорочення витрат її керівництво відмовилося від двох десятків азійських маршрутів, а на решті зменшило частоту рейсів. Станом на кінець 1998-го тридцять сім зі ста сімдесяти двох лайнерів компанії стояли законсервованими на спеціальній стоянці неподалік Міжнародного аеропорту Дубай. Серед них — «Boeing 777» за реєстраційним номером А6-MRD, якому в січні 1997-го в аеропорту Пекіна замінили частину обшивки у хвостовій частині фюзеляжа.

1999-го цей самий «Боїнг» узяла в операційний лізинг південноамериканська холдингова компанія «LATAM Airlines Group». Літак отримав реєстраційний номер PS-NZP і до кінця нульових літав між Європою та Бразилією в лівреї «LATAM Brazil». За цей час лайнер двічі пройшов

перевірку рівня D¹, його також чотири рази перефарбовували, проте ніхто не помітив крихітних цяток іржі на обшивці вздовж одного зі шпангоутів у хвостовій частині. Наприкінці 2007-го «LATAM Airlines Group» викупила авіалайнер у арабів, але менш як за рік, у розпал глобальної фінансової кризи 2008-го, продала його Міжнародній фінансово-лізинговій корпорації, на той час найбільшій компанії з довгострокової оренди літаків у світі, котра 2009-го передала лайнер в оренду Японським Авіалініям.

Отоді все й почалося.

Упродовж наступних семи років орендований японцями «Boeing» став робочою конячкою на ультракороткому маршруті між Токіо й Осакою. Вісім рейсів щодня. Зліт, година у повітрі, приземлення. Зліт, година у повітрі, приземлення. За ці роки лайнер виконав понад двадцять тисяч циклів зльоту та посадки. Мікроскопічні тріщини розгалужувалися, перепліталися та проростали вглиб, але залишалися непоміченими.

2010-го в Японських Авіалініях розпочали планове оновлення флоту. Компанія позбувалася лайнерів, що зійшли з конвеєра до 2000-го, і ставила на їхнє місце новітні «дрімлайнери» «Boeing 787». Узимку 2016-го «Boeing 777», який колись належав «Altair Air», повернувся до ILFC.

У «Altair Air» тим часом справи пішли вгору, і керівництво авіакомпанії, аби потіснити конкурентів «Ethiad» та «Emirates», запланувало до 2022-го подвоїти флот. Щоправда, з огляду на велику чергу із замовників корпорація «Boeing» могла відправити перші «дрімлайнери» для «Altair Air» не раніше за листопад 2019-го. Арабам довелося поспіхом добирати літаки через операційний лізинг. У лютому 2016-го «Altair Air» уклала угоду про оренду десятиох

¹ Перевірка рівня D (англ. *D check*) — найбільш повна та прискіплива перевірка технічного стану літака, що охоплює всі системи авіалайнера. Відбувається приблизно раз на шість років.

лайнєрів із ILFC. Один із цього десятка виявився тим самим 777-м, який упродовж 1994—1998 років літав під кольорами «Altair Air». Одначе серед менеджерів компанії на той час не залишилося нікого, хто би про це пам'ятав.

4 квітня 2016-го цей літак перегнали зі Сполучених Штатів до ОАЕ. До планової D-перевірки було ще два роки, тож техпрацівники «Altair Air» обмежилися перевіркою рівня А, яку проводять після кожних двох-трьох сотень циклів зльоту-посадки та яка триває близько дванадцяти годин. Цього разу не зауважити іржу на обшивці вже не можна було: чітка лінія з рудуватих цяток витяглася поперек фюзеляжа у хвостовій частині авіалайнера, приблизно над кріслами сорок першого ряду. Хамдан Есмаїл, двадцятитрирічний техпрацівник, який обстежував корпус, довго роздивлявся плями. Втомні тріщини ховалися під фарбою, тож очевидно, що Хамдан не міг їх бачити, а тому, поміркувавши, зробив, на перший погляд, логічне, проте цілком хибне припущення, що іржа поширюється від заклепок. За допомогою ультразвукового дефектоскопа Хамдан перевірів кілька кріплень і здивувався, бо прилад нічого не виявив: із заклепками все було гаразд.

Звідки тоді взялася іржа?

Технік вирішив проглянути експлуатаційну історію літака й невдовзі натрапив на ремонтну карту з описом заміни секцій фюзеляжа, виконаної в січні 1997-го. Хамдан легко з'ясував, що обрамлені бурими підтьоками заклепки тягнуться вздовж краю саме цих секцій. Він також дізнався, що китайський інженер, який керував ремонтом, використав дещо відмінні від рекомендованих виробником заклепки (Гао Чжи зробив про це нотатку в документації). Нічого страшного в тому не було; Хамдан навіть подумав, що на місці Гао Чжи вчинив би так само, та це лише зміцнило його впевненість, що проблема в заклепках. Він припустив, що китайці замість алюмінієвих узяли заклепки із низьколегованої сталі, які

з часом окислилися. На секунду в голові авіатехніка постало запитання: чому в такому разі не видно іржі на голівках заклепок, адже вони мали би кородувати першими? Це здавалося логічним, і якби Хамдан хоча б на кілька секунд затримав цю думку в свідомості, то зрештою збагнув би, що його перше припущення цілковито хибне, та цього не сталося. Він перескочив на те, що вважав важливішим. Хамдан усвідомлював: від його рішення залежить, як довго літак простоїть в ангарі, тож спробував оцінити, як довго триватиме ремонт. Висвердлити встановлені китайцями заклепки, наново приєднати секції обшивки... Кілька днів щонайменше, і керівництво за таке по голівці не погладить. Хамдану переказали, що на нараді, яка передувала прибуттю до Дубая перших узятих у лізинг авіалайнерів, директор авіаційно-технічного центру, директор із безпеки та навіть льотний директор компанії в один голос твердили, що літаки слід якнайшвидше поставити на маршрут. Найменша затримка — і завтра на цих маршрутах літатиме «Ethiad» чи «Emirates». Усе ще вагаючись, авіатехнік знову взявся за дефектоскоп і кріплення за кріпленням перевірів два паралельні ряди кріплень.

Ультразвук не виявив нічого підозрілого.

Але ж іржа...

Що більше Хамдан думав про бурі цятки на корпусі, то дужче йому хотілося не зважати на них і відправити літак на перефарбування. Сталь зазвичай міцніша за алюмінієві сплави, і якщо іржавіння зачепило лише поверхню, то на тривкості фюзеляжа це не мало позначитися. (*Ну не розвалиться ж він у польоті через кільканадцять дефектних кріплень!*) Після перефарбування іржа сховається під фарбою, а через два роки під час D-перевірки в Еверетті фахівці «Boeing» нехай роблять із заклепками все, що заманеться. Проте Хамдан був надто відповідальним, щоб отак просто відмахнутися від проблеми. Він уже намірився піти до інженера, коли раптом зрозумів, як розвіяти

сумніви. Технік узявся вдруге гортати експлуатаційну історію, цього разу ще прискіпливіше продивляючись аркуш за аркушем. Хамдан шукав записи про проблеми з герметичністю салону. Це ж елементарно! Чому він не здогадався раніше? Корпус літака не є цілковито герметичним, будь-який лайнер помалу «підтікає» в польоті, і якщо «підтікання» повітря стає відчутним, раніше чи пізніше екіпажі починають скаржитися на втрату тиску в польоті. Якщо він знайде задокументовані скарги — для початку хоча б одну! — отже, з фюзеляжем не все гаразд, і секції доведеться замінювати.

Хамдан Есмаїл нічого не знайшов. Жоден з екіпажів, які користувалися лайнером упродовж двадцяти трьох років, не нарікав на недостатню герметичність салону, після чого технік виснував нове, ще більш неправильне припущення: якщо корпус не «підтікає» за перепаду тиску, то на іржу можна не зважати.

Хамдан так і не збагнув, що іржа поширюється не від заклепок, а просочується крізь фарбу з поверхні обшивки. Він не здогадався змістити сенсор дефектоскопа хоча б на кілька міліметрів убік від заклепок, де прилад виявив би цілі мікропечери, усередині яких структура металу нагадувала крихке печиво. Натомість технік швидко пройшов до кінця контрольний список і на тому завершив перевірку.

У другій половині квітня 2016-го 777-й перефарбували в кольори «Altair Air».

28 квітня лайнеру присвоїли реєстраційний номер А6-МРО й офіційно ввели до флоту компанії. Уже наступного дня він, у новій ліврей, вирушив у перший рейс до столиці Індонезії Джакарти. Через три місяці літак перекинули на інший маршрут. За дивним збігом борт А6-МРО поставили на пекінський напрямок, той самий, за яким він курсував два десятиліття тому, до того як економіки «азійських тигрів» посипалися, немов карткові будиночки.

АЕРОПОРТ

10 травня 2017-го
Міжнародний аеропорт Дубай, ОАЕ

Рейс FZ 728 вилетів із Жулян із годинним запізненням, однак паніка стиснула крижаними пальцями нутрощі Анни Янголь значно пізніше, у повітрі над Іраном, коли жінка несподівано збагнула, що припустилася жахливої помилки й різниця в часі між Україною та Еміратами становить не одну, а дві години. Коли шасі білосніжного «Boeing 737» з оранжево-блакитним написом «FlyDubai» на фюзеляжі торкнулися бітумного покриття смуги 12L дубайського аеропорту, виснажене серце Анни гуркотало, немов барабан. Жінка лише раз, за мить до приземлення, зиркнула на телефон (08:37, тобто 10:37 за місцевим часом — до вильоту до Бангкока трохи більше як сорок хвилин), після чого швидко відвела очі, так ніби боялася, що надміру прискіпливий погляд пришвидшить плин часу. Півгодини тому, після оголошення про початок зниження перед посадкою, Анна поговорила зі стюардом — високим хлопчиною з темними очима та блискучим від гелю чорним волоссям — і дізналася, що всі рейси компанії «Altair Air» вирушають від крила С Термінала 3, а їхній літак прибуває до старого Термінала 2, що стоїть осторонь на півночі аеропорту. Що ще гірше — Анна не мала на руках посадкового талона на рейс до Бангкока. У березні їй виповнилося сорок сім, востаннє вона заходила до літака понад двадцять років тому, а відтак не знала, що на рейс



можна зареєструватися онлайн, о першій же ночі під час реєстрації в Жулянах щось не спрацювало, тож Анні видали талон лише на переліт до Дубая. Чорнявий стюард, коли це почув, подумав, що безмежно здивується, якщо пасажирка встигне на свій рейс, однак засмучувати її не став, натомість трафаретним голосом пояснив, що потому, як лайнер зупиниться, їй треба спуститися до трансферної стійки перед виходом до зали прильотів, а звідти добиратися до Терміналу 3 шаттл-бусом.

Протягом хвилини після приземлення, доки літак, сповільнюючись, наближався до південно-східного кінця смуги 12L, Аннин страх залишався нечітким і безбарвним. Зате коли о 10:38 «Боїнг» повернув на руліжну доріжку й упродовж кількох секунд в ілюмінатори лівого борту можна було бачити все летовище, Анна тихо застогнала: будівлі на півночі та півдні аеропорту розділяло півтора кілометри вільного простору. Поміж змазаними тремтливим маревом і немовби вкопаними в землю терміналами витяглися дві широченні, адаптовані до гігантів «Airbus A380», злітні смуги. Тієї миті просякнута жахом підозра, якій Анна опиралася відтоді, як рейс FZ 728 злетів над Жулянами, вдерлася у свідомість і затопила холодним мороком решту думок: *усе — вона не встигне.*

Стюарди відчинили двері о 10:46, Анна першою вискочила із салону. Кулею пролетіла телескопічний трап, у терміналі, не зупиняючись, відшукала очима вказівник «TERMINALS 1, 3» і помчала коридором у той бік, куди вказувала стрілка. Серце металося, наче пташка в коробці. Багажу в неї не було, лише невелика, затиснута під пахвою сумка зі штучної шкіри, куди вчора по обіді, похапцем збираючись, жінка вкинула кілька футболок, пачку вологих серветок, зубну щітку та парасольку. Були ще зіпрілі від поту згортки, заховані під бюстгальтер, у труси та до кишень джинсів, але про них Анна Янголь воліла не думати.

Перед ескалатором жінка наздогнала пасажирів іншого рейсу. Чорнобороді араби в білосніжних кандурах¹ і картатих куфіях², кілька високих білявих дівчат у спортивних куртках із написами «SVERIGE³», молодий чоловік у діловому костюмі з перекинутим через плече рюкзаком і велетенськими навушниками на голові (амбушюри повністю затуляли вуха), тендітна китаянка із трьома дітьми, один із яких — хлопчик трьох-чотирьох років — звивався на її руках і верещав так, неначе з нього рвалися назовні демони. Допмагаючи собі ліктями, Анна проштовхалася на перший поверх. Араби проводжали її розгніваними поглядками, навздогін линув сердитий шепіт, але жінка не зважала й, низько опустивши голову, бігла далі. Анна розуміла, що їй не можна привертати до себе увагу — думки про запізнення на рейс до Бангкока наповнювали тіло зловісним мерехтінням, але ще гірше буде, якщо її затримає служба безпеки аеропорту, — втім, жінка не могла нічого із собою вдіяти: паніка батогами ляскала над вухами та гнала її вперед.

Згортки, муляючи, заважали бігти.

Під стелею на виході з ескалатора висів новий вказівник. Стрілка показувала ліворуч. Анна розвернулася, за півсотні метрів попереду розгледіла трансферну стійку та побігла ще швидше. На ходу жінка дістала смартфон і подивилася на екран. 08:54.

За шість одинадцять за дубайським часом.

Двадцять шість хвилин до вильоту.

Аннина подорож розпочалася двадцять годин тому на старому автовокзалі Рівного, де вона сіла на маршрутку до Києва. О третій пополудні сонце ще висіло високо, тож,

¹ Кандура, або дишдаша — традиційний мусульманський одяг для чоловіків, що має вигляд довгого просторого плаття з білої тканини.

² Куфія — чоловіча хустка для голови, популярна в арабських країнах.

³ Швеція (*швед.*).

виходячи з квартири, Анна захопила сонцезахисні окуляри. Поки вона доїхала до Києва, сонце зайшло, і перед терміналом Анна підняла окуляри на маківку та цілковито забула про них.

Там вони й залишалися — потонули в золотавому волоссі, — доки жінка реєструвалася на рейс, чекала на виліт, куняла в літаку. Похапцем покидаючи літак, на якому прилетіла з Києва, Анна так і не згадала про окуляри. За лічені кроки від трансферної стійки вони висковзнули з волосся та злетіли з голови. Анна схаменулася, лише коли окуляри, дзенькнувши, вдарилися об підлогу. Вона повернула голову й угледіла, як ліве скельце вискочило з оправы та покотилося в той бік, звідки вона прибігла. Тієї миті Анні здалося, що на неї витріщається весь термінал, однак зупинитися вона не стала.

Через секунду жінка застигла перед стійкою.

— Мені до Термінала 3, — випалила, сапаючи. — Якнайшвидше!

Із протилежного боку стояв молодий хлопець, такий самий чорнявий, як і стюард із літака. На стіні позад нього мляво зблискувала синя вивіска «TRANSFER DESK».

— Ваш пункт призначення?

— Пробачте? — Анна давно не розмовляла англійською, та й хлопчина навпроти говорив із жахливим арабським акцентом: *йор дістінійшн*.

— Куди ви прямуєте? — по складах промовив працівник аеропорту.

— А, так... Бангкок... до Бангкока! Ось. — Анна дістала із сумки роздрукований електронний квиток. — Рейс ALR 114.

Хлопець пробіг очима аркуш.

— Усе правильно, це в Терміналі 3, — по-арабськи тверді «р» та короткі «і».

Він повернув роздруківку. Анна вирячилася:

— А посадковий талон?

— У Терміналі 3 пройдіть до трансферної стійки J. Тут я не можу вас зареєструвати.

— Чому?

— Не можу. Ви повинні зареєструватися в Терміналі 3. — Хлопець показав на ряди пластикових крісел із хромованими бильцями за спиною Анни. — Сідайте. Автобус буде з хвилини на хвилину.

Жінка замотала головою.

— Ні, ні! Ви не розумієте, я не можу чекати, я спізнююся!

— Вам потрібно дочекатися автобуса, — відкарбував хлопець. Потім зм'якшився: — Якщо раніше приїде транспорт «Emirates» чи «Qantas», я попрошу, щоб вони вас підкинули. Зазвичай вони не відмовляють. — Він розвів руками: — Швидше ніяк. Пробачте.

Анна відійшла від стійки та роззирнулася. Вона опинилася посеред просторої зали з низькою стелею на першому поверсі аеропорту. Праворуч і трохи позаду розташовувалася трансферна стійка, ліворуч вишикувалися затерті пластикові крісла з вигнутими спинками. Де-не-де сиділи пасажери. Південна стіна зали була скляною. Анна крізь неї бачила літаки на стоянках перед терміналом. Довкола них метушилися працівники аеропорту в кислотно-жовтих зі срібними смугами жилетках. Трохи далі горбатий велетень «Boeing 747» із Юніон Джеком¹ на хвості повільно розвертався перед розгоном. На паралельній смузі набирала швидкість значно менший, схожий до того, на якому прибула Анна, літак у лівреї «Turkish Airlines». Рев двигунів хльоснув по вікнах за секунду до того, як лайнер задер носа та відірвав шасі від смуги.

— Автобус, — прошепотіла жінка, заламуючи пальці. — Де автобус? — Нічого навіть віддалено подібного на шаттл-бус, який прямує до Термінала 2, у полі зору не було.

¹ Юніон Джек (англ. *Union Jack*) — британський прапор.

Спершу Анна не сідала, та за хвилину, відчувши, як тремтять коліна, опустила на найближчий до виходу стільчик. Жінка намагалася уникати погляду на затиснутий у спітнілій долоні телефон, однак куди б не повертала голову, очі ніби магнітом притягувало до екрана. 08:58... 08:59... 09:00.

Одинадцята година в Дубаї.

Невидимі хвилі паніки накочували одна за одною й розбивалися об щось тверде у грудях, примушуючи жінку раз по раз здригатися. Ще від часу приземлення в Анни дзвеніло у вухах, а тепер щоразу, коли чергова хвиля досягала піку, дзвін посилювався, помалу стаючи майже нестерпним.

Об 11:05, коли до вильоту рейсу ALR 114 залишалось чверть години, Анна почала тихо плакати. Вона більше не дивилася на телефон, безсило звівши руки між колінами.

На сидіння ліворуч від жінки присів літній чоловік у ретельно відпрасованих твідових штанах і чорній сорочці.

— У вас усе гаразд?

Анна підвела голову. Чоловікові на вигляд було за шістдесят, напевно, ближче до сімдесяти: худа шия, гостре підборіддя, відстовбурчені вуха. Хоча погляд насамперед чіплявся за очі — світло-сірі, обпалені сонцем, зі зморшкуватою, потрісканою і схожою на стару гуму шкірою під ними. Жінка перевела погляд на рудувате із просивинами, старанно зачесане набік волосся.

— Здається, це ваше. — Чоловік розмовляв англійською з легким акцентом. Голос — густий і впевнений. Він справляв враження людини, котра вміє говорити і звикла до того, що її слухають. Оскільки Анна не відповідала, розгублено втупившись у його лице, чоловік продовжив: — Це ж ви загубили, так?

Анна опустила погляд: незнайомиць простягав їй сонцезахисні окуляри. Її окуляри. Ліве скельце було вставлене в оправу.

— Скельце пластикове. — Літній чоловік наче прочитав її думки. — Я втулив його назад.

Анна не ворушилася.

— Беріть. — Він стримано всміхнувся, вирішивши, що жінка не розуміє англійської.

Анна поклала долоню на груди, переконуючись, що пакунки на місці, після чого обережно — так ніби скельця могли попекти її пальці — взяла окуляри за дужки.

— Дякую вам, — сказала англійською.

— Чому ви плачете? — запитав чоловік.

Анна роздратовано змахнула зі щік сльози. Що йому до неї? Вона спізнюється на літак, на найважливіший літак у своєму житті, й нічий вмовляння тут не допоможуть. За секунду знервованість обернулася злістю, Анна Янголь розтулила рота з наміром огризнутися, та не змогла відразу пригадати щонебудь уїдливе англійською, а за той час, поки копирсалася у пам'яті, нарешті зауважила на шиї чоловіка колоратку¹. Чорну сорочку незнайомця увінчував комірець-стійка із жорсткою вставкою білого кольору. Злість миттєво спала, й Анна знітилася, збагнувши, що ледь не напосілася на священика.

Почервонівши, жінка відвернулася. Наступної миті її очі розширилися, а думки про священика вилетіли з голови: до прозорих розсувних дверей терміналу підрулював автобус-гармошка з написом «Dubai Airports» на тонованих вікнах, а чорнявий працівник, який кілька хвилин тому спілкувався з нею за стійкою, прибирав натягну стрічку, що перекривала шлях до виходу. Анна підхопилася. Якийсь час не рухалася, так немов боялася, що шаттл-бус розчиниться в повітрі, наче марево, а тоді метнулася до дверей.

Годинник на телефоні показував 09:07, однак дивитися на екран Анна більше не наважувалася.

¹ Колоратка — елемент одягу християнських священнослужителів західних церков, що має вигляд жорсткої білої вставки в комірі сорочки або окремого білого комірця з маніжкою, який одягають під сутану.

ГОТЕЛЬ «Grand Excelsior Sharjah», Шарджа¹, ОАЕ
7 км на північ від Міжнародного аеропорту Дубай

У той момент, коли «Boeing 737» з Анною Янголь на борту виходив на глісаду² за дев'ятнадцять кілометрів на північний захід від торця смуги 12L дубайського аеропорту, сорокатрирічний Єгор Парамонов, пілот першого класу російської авіакомпанії «TransAsian», важко розплющивши очі, відсунувся на край ліжка. Протягом півхвилини із виразом майже дитячого здивування на прим'ятому після сну обличчі чоловік роздивлявся напівприкриту ковдрою тендітну жіночу спину, котра у просіяному крізь зелені порт'єри ранковому світлі набула кольору маринованих оливок. Над правою лопаткою темніла рожева пляма від його носа, трохи нижче, швидко висихаючи, блищала смужка слини. Густе, смолянисто-чорне волосся розметалося подушкою.

Повія.

І, судячи з вигину спини та м'якості волосся, збіса дорога повія.

«Цікаво, я їй уже заплатив?» Єгор напружив пам'ять, однак не зміг пригадати, чи розраховувався з хвойдою після того, як привів до номера. Тоді подумав, що нізащо не знімав би повію на всю ніч. Чи таки знімав?.. Якщо ні, тоді якого лишого розчепірка виляглася на його ліжку? Просто вирубилася? І що тепер? Він не платитиме за цілу ніч!

Парамонов перекинувся на спину, тильним боком долоні витер слину з кутика рота та втупився в стелю. Тіло поступово впливало зі сну: спочатку дернуло в горлі, потім злегка закололо в попереку. Парамонов потягнувся та по-

¹ Шарджа — третє за величиною місто ОАЕ, разом із Дубаем й Аджиманом формує агломерацію з населенням 3,1 млн мешканців.

² Глісада (фр. *glissade* — ковзання) — траєкторія польоту літака безпосередньо перед посадкою, що є лінією, нахиленою під кутом 3° до горизонту, яка впирається в точку приземлення на злітно-посадковій смузі.

кректав, із самовдоволеною посмішкою пригадавши, що вичворяла вночі чорнявка. А тоді раптом збагнув, що в кімнаті страшенно душно. Єгор нечітко пам'ятав, як п'ять чи шість годин тому повія, зайшовши до номера, обернулася до нього та зіщулилася. Навряд чи їй було холодно, радше то вона так заgravала — натякала, щоб її обійняли та почали пестити, проте Парамонов, якому зазвичай вистачало келиха віскі, щоби почуватися гусаром, учинив інакше: відступив до стіни та крутнув регулятор кондиціонера вправо, майже до упору. Зробив дамі приємне! Єгор не подумав глянути, на якій температурі зупинився регулятор, — двадцять шість? двадцять вісім градусів?.. — і відразу потягнув повію до ліжка. Кондиціонер, звісно, відімкнувся (добре ще, що не ввімкнувся обігрівач), і тепер кімнату аж розпирало від затхлого, липкого повітря.

Усе ще туплячись у стелю, Парамонов згадав про басейн на даху готелю. Тілом прокотилася млосна дрож. О, це саме те, що треба: сходити в душ, поснідати й поплавати! Потім можна взяти книгу та провалятися до вечора в шезлонгу. Або просто поспати. Хай там що, попереду цілий день — його екіпаж вирушає до Москви лише завтра по обіді.

Пілот повернув голову й кинув погляд на наручний годинник, залишений на тумбочці. 10:24. Наступної миті пробудження докотилося до нижньої частини тіла, і Парамонову хтось наче хлюпнув кислоти до живота — нестерпно захотілося відлоти. Чоловік сів, спустив ноги на підлогу й нахмурився, відчувши, що наступив на щось слизьке. Піднявши стопу, побачив прилиплий до підошви презерватив.

— От бляха...

Струснувши кондом, пілот підвівся й почовгав до регулятора кімнатної температури. Срібляста риска стояла навпроти позначки тридцять градусів. Парамонов крізь зуби вилаявся і прокрутив регулятор уліво до найнижчої поділки — 12 °С. Над головою тихо загуділо, і з вентиляційних

отворів полилося холодне повітря. Єгор задоволено хекнув і почалапав до ванної.

Парамонов відливав уже майже півхвилини, коли в'язку тишу готельної кімнати пронизав стандартний iPhone'івський рингтон. Єгор закотив очі. Отак завжди: не встигнеш спустити штани, хтось уже надзвонює. Він старанно напружився, та це не допомогло: «iPhone» припинив вібрувати за секунду до того, як міхур спорожнів.

Коли пілот вийшов із ванної, повія сиділа на ліжку, сонно кліпаючи та соромливо прикриваючи груди ковдрою. Парамонов зміряв її поглядом. Азіатка. Китайка чи казашка. Зовсім юна, із м'якими соковитими грудьми та розкішним волоссям. Чимось схожа на трохи зарозумілу сусідку, що вселилася до квартири поверхом вище за місяць до того, як він почав літати до Еміратів; не вистачало хіба мінімалістського татуювання — тонкої горизонтальної лінії, що тягнулася круг ший, наче чокер. Та сусідка, байдуже, що Парамонов не приховував, що накинув на неї оком, із ним навіть не віталася, тож чоловік, придивляючись до неабияк сколошканого простирадла, із особливою насолодою пригадував, як накинувся на азіатку, щойно вони опинилися в ліжку. Чорт, давно такого не було. Дівчина тим часом, ховаючи усмішку, закусила ковдру. Єгор простежив за її поглядом і збагнув, що стовбичить посеред кімнати цілковито голий. Він знову закотив очі, підступив до ліжка й обмотався рушником. Узнявши з тумбочки телефон, глянув на пропущений. Телефонував Артур Казарін, льотний директор «TransAsian». Росіянин ураз посерйознішав і натиснув «Зателефонувати».

Казарін відповів після першого гудка.

— Алло!

— Це Парамонов.

— Єгоре, привіт. — Казарін був майже на п'ятнадцять років старшим за Парамонova, та попри це розмовляв із ним на «ти». Зрештою, як і з більшістю підлеглих. — Не розбудив?

Зворотний зв'язок

Хай які емоції виникли у вас після прочитання книги, прошу вас ними поділитися. Я хочу знати, про що ви думали, перегорнувши останню сторінку. Залишайте свої відгуки в мережі та позначайте їх хештегом **#ДеНемаєБога**. Я з величезним задоволенням їх усі прочитаю. Дякую.

fb.com/kidruk

twitter.com/max_kidruk

instagram.com/max.kidruk

t.me/maxkidruk



ПЕРЕЛІК МУЗИЧНИХ ТВОРІВ, РЕКОМЕНДОВАНИХ ДЛЯ ПРОСЛУХОВУВАННЯ ПІД ЧАС ПРОЧИТАННЯ

1. From Ashes to New — Crazy.
2. Cult to Follow — Down.
3. No Resolve — Get Me Out.
4. Judas Priest — Never the Heroes.
5. Digital Summer — Counting the Hours.
6. Memory of a Melody — Break Away.
7. From Ashes to New — My Name.
8. David Duchovny — Stranger in the Sacred Heart.
9. Brutto — Родны край.
10. The Hardkiss — Кораблі.
11. Dark Tranquillity — Forward Momentum.
12. Hollywood Undead — Renegade.
13. Rise Against — Politics of Love.
14. Three Days Grace — The New Real.
15. Digital Summer — Just Run.
16. Brutto — 12 обезьян.
17. David Duchovny — Мо'.
18. Linkin Park — Sharp Edges.
19. Judas Priest — Traitors Gate.
20. Iron Maiden — Tears of a Clown.
21. Dark Tranquillity — Force of Hand.
22. Dark Tranquillity — Faithless by Default.
23. Iron Maiden — The Man of Sorrows.
24. Double Life — До кінця.
25. Deuce — Talkin' About You (feat. Gadjet).
26. Linkin Park — One More Light.
27. Joan Osborne — One of Us.

Літературно-художнє видання

КІДРУК Макс
Де немає Бога
Роман

Керівник проекту *В. А. Тютюник*
Відповідальний за випуск *О. В. Приходченко*
Редактор *О. А. Веремчук*
Художній редактор *В. О. Трубочанінов*
Технічний редактор *В. Г. Євлахов*
Коректор *В. М. Немашкало*

Підписано до друку 14.08.2018. Формат 84x108/32.
Друк офсетний. Гарнітура «Literaturnaya». Ум. друк. арк. 25,2.
Наклад 10000 пр. Зам. №

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

Відруковано згідно з наданим оригінал-макетом
у друкарні «Фактор-Друк»
61030, м. Харків, вул. Саратовська, 51. Тел.: + 3 8 057 717 53 57

Кідрук М.

К38 Де немає Бога : роман / Макс Кідрук. — Харків : Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля», 2018. — 480 с. : іл.

ISBN 978-617-12-4950-9

Доведена до відчаю українка з великою сумою грошей, яка ігнорує дзвінки від чоловіка. Росіянин-пілот, який намагається приборкати аерофобію після загибелі коханки в катастрофі рейсу МН17. Найвідоміший політик Баварії на пікові кар'єри, який ненавидить свою роботу. Гравець американської Національної футбольної ліги, життя якого розвалилося після одного невдалого розіграшу. Таємний папський кардинал, який прямує до країни, де офіційно не існує Католицької церкви... Незнайомці з різними долями. Єдине спільне для них — рейс 341, і він веде до найбільшого випробування в їхньому житті.

«Де немає Бога» — спроба збагнути, чи є всередині нас те, що втримує від перетворення на звірів у місці, де не діє мораль, у місці, де немає Бога.

УДК 821.161.2



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

Коли небо не відпускає...
Перед вильотом з Парижа пілота українського літака «ААРОН 44» переслідували погані передчуття. Інтуїція підказувала відмовитися від рейсу. Але попри все політ мав відбутися...
Для вивчення місця трагедії та з'ясування причин катастрофи «сорочетвірки» прибула донька його конструктора, Діана Столяр. Загибель літака поставила під сумнів саме існування компанії-виробника. Дівчина намагається будь-що дізнатися правду та розкрити таємницю авіакатастрофи, не здогадуючись, що розслідування може обійтися їй надто дорого...

