

Оглавление

Глава 1. А — абзац	9
Глава 2. Б — братишка	34
Глава 3. В — выдержка	52
Глава 4. Г — говнюк	65
Глава 5. Д — децибелы	83
Глава 6. Е — ералаш	101
Глава 7. Ж — ж-ж-ж	115
Глава 8. З — заботы	128
Глава 9. И — идентификация	153
Глава 10. К — кран	175
Глава 11. Л — ловушка	193
Глава 12. М — мишень	213
Глава 13. Н — ночь	237
Глава 14. О — обстрел цыплятами	244
Глава 15. П — план	261
Глава 16. Р — рабочий день	278
Глава 17. С — снайперы	287
Глава 18. Т — Трейс	313
Глава 19. У — Уотчелбургер	338
Глава 20. Ф — фантастический вечер	358
Глава 21. Х — хорошо летает тот, кто хорошо садится	375
Глава 22. Ц — цель	398
Глава 23. Ч — часы ожидания	424
Глава 24. Э — экзекуция	432
Глава 25. Ю — Юрий Япончиков	451
Глава 26. Я — явление природы	469

При прочих равных простейшее решение обычно наиболее верное.

Вильгельм Оккамский, XIV в.

При прочих равных простейшее решение обычно наиболее идиотское.

Дарвин Минор*, XXI в.

* Minor — младший (англ.).

Эта книга посвящается моему брату Уэйну Симмонсу, который каждый день расследует причины несчастных случаев и все же сохранил чувство юмора, и Стивену Кингу, который отмерил лезвием «Бритвы Дарвина» человеческую глупость. Спасибо, Стив, что ты не покидаешь нас и до сих пор рассказываешь у костра страшные истории.

Автор выражает признательность Уэйну Симмонсу и Трудю Симмонсу за помощь в написании этой книги. Он также благодарит клуб планеристов Уорнер-Спрингс за предоставленную возможность проверить на практике подробности описанного в романе воздушного боя с помощью одного из их высококлассных планеров; «Эксидент реконстракшен джорнэл»; снайперскую школу корпуса морской пехоты США в Куантико, штат Виргиния, и лагерь «Пендлтон», штат Калифорния. Автор благодарит Стивена Прессфилда за книгу по фобологии — науке о страхе и борьбе с ним — и Джима Ленда, который написал одно из лучших снайперских руководств. Талантливому мастеру из подразделения «Акура» корпорации «Хонда мотор», который вручную собирал двигатель моей «Акуры NSX», мой поклон и «Domo arigato gowimasu — Shun o dekimasu ka?»*.

Все несчастные случаи и аварии, описанные в «Бритве Дарвина», основаны на отчетах, реконструировавших реальные события, но их расследовали, конечно, разные люди. Спасибо всем следователям и экспертам по расследованию несчастных случаев — их профессионализм, опыт и поразительное чувство юмора нашли отражение в этом романе. Правдоподобием и точностью описаний эта книга обязана именно им, а все ошибки — только на совести автора.

* Большое спасибо. Закончена ли ваша работа? (яп.)

Глава 1

А — АБЗАЦ

Телефон зазвонил в начале пятого.
— Тебе нравятся несчастные случаи, Дар. Приезжай и полюбуйся на один из них.

— Не нравятся мне несчастные случаи, — ответил Дар. Он не стал спрашивать, кто звонит, потому что узнал голос Пола Камерона, хотя и не сталкивался с Камероном уже больше года. Пол был сержантом полиции в Палм-Спрингс.

— Ладно, — согласился Камерон, — но загадки-то ты любишь.

Дар сверился с наручными часами.

— Не в восемь минут пятого утра.

— Этот случай того стоит.

Слышно его было плохо, словно он звонил по мобильнику или радиотелефону.

— Где?

— На дороге у Монтесума-Вэлли, — сообщил Камерон. — Примерно милью в глубь каньона. Там, где С-22 переваливает через холмы и выходит к пустыне Анзо-Борrego.

— Господи... — пробормотал Дар. — Это же у Боррего-Спрингс! Мне туда полтора часа добираться!

— Ну, если поедешь на своей черной машине — доберешься быстрее, — хихикнул Камерон.

Его смешок потонул в треске и помехах слабой связи.

— И что там произошло такого, что я должен лететь в Боррего-Спрингс, даже не позавтракав? — спросил Дар, поднимаясь с кровати. — Крупная авария?

— Не знаю, — живо отозвался офицер Камерон.

— Как это не знаешь? Ты что, никого еще не послал на место происшествия?

— Я звоню с места происшествия, — донесся сквозь треск нечеткий голос Пола.

— И что, не можешь подсчитать, сколько машин столкнулось?

Дар поймал себя на желании отыскать на прикроватной тумбочке хотя бы одну сигарету. Он бросил курить десять лет назад, сразу после смерти жены, но в трудных случаях его до сих пор тянуло к куреву.

— Нам не удалось достоверно установить, какое транспортное средство или средства пострадали в результате аварии.

Камерон вдруг заговорил ненормальными, казенными оборотами. Голос его стал безликим и сухим, какой бывает только у профессиональных копов при исполнении.

— Что ты имеешь в виду? — переспросил Дар. Он поскреб колючий подбородок и покачал головой. Ему много раз доводилось сталкиваться с ситуациями, когда опознать марку или модель каждой из столкнувшихся в крупной аварии на скоростном шоссе машин было трудновато. Особенно ночью.

— А то и имею, что мы не знаем, была это одна машина или несколько, а может, самолет или какой-нибудь гребаный НЛО, — ответил Камерон. — Дарвин, если ты не увидишь этого собственными глазами, то будешь жалеть всю оставшуюся жизнь.

— Что ты... — начал Дарвин и запнулся. Камерон отключился.

Дар спустил ноги с кровати, глянул на темноту за высокими окнами спальни, выругался и пошел принимать душ.

* * *

На то, чтобы добраться из Сан-Диего до указанного места, у него ушел час без двух минут. Всю дорогу Дар гнал свою «Акуру NSX» по извилистой дороге на дне каньона, стрелой проносясь по длинным прямым участкам. Антирадар он оставил мирно лежать в «бардачке», справедливо рассудив, что все патрульные машины наверняка сейчас сгрудились на шоссе С-22, у места происшествия. Когда он начал спускаться по пологому склону горы высотой в 1200 метров, предрассветное небо уже светлело. Дорога, под уклоном примерно в шесть градусов, вела мимо Ранчиты к Боррего-Спрингс и пустыне Анзо-Боррего.

Дар размышлял о своей профессии, на поворотах переключаясь на третью передачу, на что машина отзывалась легким горловым урчанием, и вновь набирая скорость на ровных участках. Одна из трудностей работы эксперта по дорожно-транспортным происшествиям заключается в том, что почти каждая миля каждого чертова шоссе памятна для тебя чьей-то роковой глупостью. «Акура» негромко взревела на небольшом подъеме, освещенном занимающейся зарей, и понеслась по длинному, извилистому спуску к каньону, который начинался в нескольких милях впереди.

Вот здесь, вспомнил Дар, бросив взгляд на старые заградительные перила на деревянных столбиках, промелькнувшие на крутом повороте. Именно здесь.

Лет пять назад Дар прибыл сюда всего через тридцать пять минут после того, как школьный автобус снес это старое заграждение, пролетел метров двадцать по каменистой насыпи, перевернулся три раза и замер на боку, застыв развороченной крышей прямо в узком ручье, протекающем у подножия склона. Автобус принадлежал окружной школе «Дезерт-Спрингс» и как раз вез детей домой после горного похода с ночевкой по программе «Эко-неделя». В нем ехали двое учителей и сорок один шестиклассник.

Когда Дар прибыл на место происшествия, вертолеты Службы спасения уже забирали пострадавших детей, санитары перетаскивали носилки вверх по крутому склону, а у ручья лежали по меньшей мере три маленьких тела, накрытых желтым брезентом.

Когда пересчитали потерпевших, оказалось, что шестеро детей и один учитель погибли, двадцать четыре школьника получили серьезные травмы, включая ребенка, который на всю жизнь останется паралитиком, а водитель автобуса отделалась ссадинами, царапинами и переломом левой руки.

В то время Дар работал на Национальное управление по безопасности движения. Лишь год спустя он ушел из НУБД и стал независимым экспертом по дорожно-транспортным происшествиям. В тот раз Дарвина вызвали из его квартиры в Палм-Спрингс.

Еще долго после аварии с автобусом Дар следил, как средства массовой информации освещали подробности ужасной трагедии.

Телевидение и газеты Лос-Анджелеса сразу же объявили водителя автобуса настоящей героиней. Ее показания, а также свидетельства очевидцев, особенно учителя, который сидел позади одного из погибших детей, только подтверждали эту точку зрения. Все сходились на том, что тормоза вышли из строя примерно через милю после того, как автобус начал свой долгий, опасный спуск по склону. Водитель — женщина сорока одного года, разведенная, мать двоих детей — крикнула, чтобы все схватились за что-нибудь и крепко держались. Затем был бешеный полет вниз по дороге, длившийся еще целых шесть миль. Водитель изо всех сил пыталась удержать автобус на трассе. Тормоза дымились, но не могли замедлить скорость машины. На резких поворотах детей сбрасывало с сидений. Потом последовало роковое столкновение с заграждением, скольжение по склону, и под конец автобус закувыркался по насыпи вниз, к ручью. Все согласились, что водитель ничего не могла поделать. Чудо, что она еще сумела удерживать машину на дороге так долго.

Судя по статьям на передних полосах газет, общественность сочла водителя автобуса героиней, достойной самой высшей награды. Две лос-анджелесские телестанции передали репортаж со школьного собрания, где родители выживших детей возносили водителю хвалу за то, что, спасая пассажиров, она «совершила невозможное». В «Вечерних новостях» Эн-би-си показали четырехминутный ролик об этой женщине

и других водителях школьных автобусов, которые «получили травмы или погибли, исполняя свой долг», а Том Брокау называл таких, как она, «невоспетыми американскими героями».

Тем временем Дар собирал информацию.

Модель этого школьного автобуса, ТС-2000, была разработана компанией «Блю берд боди» в 1989 году. Окружная школа «Дезерт-Спрингс» приобрела его совершенно новым. Автобус был оборудован рулем с гидроусилителем, дизельным двигателем и четырехскоростной автоматической коробкой передач АТ-545, от «Аллисон трансмишен дивиженс» — подразделения корпорации «Дженерал моторс», занимающегося производством трансмиссий, шасси и их компонентов. Тормоза машины соответствовали Федеральному стандарту безопасности для автомобилей.

Сиденье водителя было снабжено ремнем безопасности, а вот места для пассажиров — нет. Дар знал, что именно так устроены все школьные автобусы. Родители, которые ни за что на свете не позволят своим детям кататься непристегнутыми в семейных автомобилях, по утрам спокойно машут ручкой отпрыскам, отъезжающим на школьных автобусах, каждый из которых рассчитан на пятьдесят человек и имеет один-единственный ремень. Общий вес того автобуса, что полетел с обрыва, его пассажиров и багажа, был примерно 8 тонн 499 килограммов.

Судя по газетным и телевизионным репортажам, у водителя был абсолютно чистый талон нарушений. Анализ крови, взятый у нее в больнице сразу после аварии, не выявил ни алкоголя, ни наркотиков. Дар побеседовал с ней через два дня после несчастного случая, и ее ответ практически слово в слово совпал с показаниями, которые водитель дала полиции вечером того рокового дня.

Она сказала, что примерно через милю после того, как автобус отъехал от лагеря, на пологом спуске с холма тормоза «стали странными и податливыми, как студень». Она вдавила педаль тормоза. На панели засветился огонек, отмечая низкое давление в тормозной системе. Но тут автобус начал подъем по следующему холму, длиной в две мили, и скорость движения упала. Автоматическая коробка передач переключилась на бо-

лее низкую скорость. Предупреждающий огонек погас, затем мигнул еще несколько раз. Водитель сделала вывод, что проблема разрешилась сама собой и можно продолжать движение.

Вскоре после этого, рассказывала она, машина покатила по спуску, и вот тут «тормоза отказали полностью». Автобус начал набирать скорость. Водитель не смогла остановить его ни обычным, ни ручным тормозом. Сильно воняло горелым. Задние колеса начали дымиться. Водитель вручную переключила рычаг коробки передач на вторую скорость, но это не помогло. Она схватилась за радио, чтобы сообщить своему диспетчеру о том, что происходит, но ей пришлось бросить микрофон и вращать рулевое колесо обеими руками, чтобы удерживать машину на дороге. Шесть миль ей это удавалось, время от времени она кричала школьникам и учителям «Отклонитесь влево!» или «Отклонитесь вправо!». Наконец автобус врезался в заграждение, проломил его и полетел вниз по насыпи. «Не знаю, что еще можно было сделать», — закончила водитель свой рассказ. На этом месте она разрыдалась. Ее показания подтвердили выжившие дети и учитель, с которыми побеседовал Дар.

Водитель — грузная женщина с бледным, рыхлым лицом и тонкими губами — показалась Дару глупой коровой. Но личное мнение пришлось оставить в стороне. Чем старше он становился и чем дольше работал экспертом, тем глупее казались ему люди. А с каждым годом после смерти жены окружающие женщины все больше походили на коров.

Его подчиненные проверили все документы водителя. Телевидение и газеты трубили о том, что у нее «чистый талон нарушений», и это оказалось правдой. Но удалось выяснить, что она проработала в этом округе всего шесть месяцев. По сведениям, поступившим из Департамента дорожного движения штата Теннесси, в котором эта женщина жила, прежде чем переехала в Калифорнию, за пять предшествующих лет она успела получить одно предупреждение и дважды нарушить правила. В Калифорнии, за два дня до приема на работу в округ, водитель получила разрешение на вождение школьных автобусов (пассажирский транспорт) и в ее правах открыли действительную для всей Калифорнии категорию Б (водитель

пассажирского транспорта), ограниченную обычными автобусами, и обязательно с автоматической коробкой передач. За десять дней до аварии Калифорнийский ДДД зарегистрировал у водителя два нарушения: она не смогла правильно оформить финансовую ответственность и неправильно установила номерные знаки. Вследствие этих нарушений ее на время лишили прав. И вернули за день до катастрофы, когда в ДДД она заполнила форму SR-22 (подтверждение финансовой ответственности). Так и вышло, что во время несчастного случая ее документы оказались в полном порядке. Продолжительность курса, который она закончила в Школе вождения пассажирского транспорта, составляла 54 часа. Из них 21 час занимали практические занятия по управлению автобусом, идентичным разбившемуся. Но это не были специализированные курсы по вождению на высокогорных участках дороги.

Отчет Дара о механических повреждениях автобуса составил четыре страницы текста, напечатанного через один интервал. Вкратце: кузов автобуса оторвало от ходовой части, крыша смялась внутрь салона от кресла водителя до третьего ряда пассажирских сидений. Левый бок пострадал сильнее всего, оконные рамы были выбиты, и осколки стекла разлетелись по всему левому ряду сидений. Бамперы едва отыскивали. Бак оказался поврежден в нескольких местах, один из бензопроводов оборвался, но крепления бензобака уцелели, и он удержался на месте.

Дар проверил всю техническую документацию, касающуюся этого автобуса, и узнал, что машина каждый месяц проходила техосмотр, а исправность тормозов проверяли каждые полторы тысячи миль пробега. Также выяснилось, что последний раз осмотр проводился всего за два дня до аварии. Старший механик обнаружил, что тормоза нуждаются в текущем ремонте, и сделал запись, чтобы их отрегулировали. Но записи, которая свидетельствовала бы о проведенном ремонте, не оказалось. Эксперты Управления по безопасности установили, что в день аварии тормоза отрегулированы не были. Дальнейшее расследование показало, что ремонтная мастерская окружной школы недавно перешла с общекалифорнийской формы технических бланков дорожной полиции на бланки, установленные

местным предприятием технического обслуживания транспорта (1040—008 Рем. 5/91). Старший механик сверял обе строки бланка — «Выполнено» и «Ремонт» — и при необходимости вносил свои распоряжения в колонку «Ремонт». Но в новом бланке его письменный приказ находился на обратной стороне листа. Пять механиков, работавших под его началом (по одному на каждые восемнадцать автобусов, которые обслуживали школу и предприятия), не заметили этого распоряжения.

— Ну, пожалуй, все, — заключил глава округа Дезерт-Спрингс.

— Не совсем, — возразил Дар.

Через три недели после аварии Дарвин провел следственный эксперимент, чтобы выяснить обстоятельства аварии. Такой же школьный автобус, модели ТС-2000 образца 1989 года, загруженный двумя тоннами мешков с песком (чтобы симитировать вес школьников, учителей и их багажа) перегнали к самой высшей точке дороги Монтесума-Вэлли, на границу лесопарка, откуда в тот день возвращались дети после ночевки в лесу по программе «Эко-неделя». Тормоза автобуса были подрегулированы до такой же степени неисправности, как и у разбившейся машины. Дар вызвался провести испытания в качестве водителя и взял с собой коллегу-добровольца, который должен был фиксировать все детали испытания на видео- пленке. На время испытания калифорнийский дорожный патруль перекрыл движение на трассе. Представители школьного совета тоже прибыли понаблюдать за следственным экспериментом, но никто не выказал желания ехать в самом автобусе.

Дар провел машину сперва по небольшому спуску, затем по двухмильному участку подъема, по длинной извилистой дороге на дне каньона — в самых опасных местах угол наклона составлял 10,5 процента — и, наконец, остановился примерно в десяти метрах за поврежденным ограждением, где автобус с детьми сошел с трассы. Он развернулся и подкатил обратно к началу своего пути.

— Тормоза в порядке, — сообщил Дар собравшимся представителям школьного совета и полицейским. — На контрольной панели не было сигналов о неисправностях тормозов. Ни дыма, ни запаха гари.

И объяснил, что произошло в день катастрофы. Водитель автобуса выехала из национального парка, не отключив стояночный тормоз, блокирующий обе пары колес. После первого участка дороги под уклон тормозные колодки начали гореть, и все почувствовали этот запах. Затем начался двухмильный подъем.

— Сильная вонь, — пояснил Дар, — началась, когда тормозные колодки и шины нагрелись до температуры приблизительно 600 градусов по Фаренгейту*.

Учителя, школьники и сама водитель почувствовали запах гари в первые две мили своего пути из парка. Но водитель оставила это без внимания. Сигнал датчика о неисправности тормозной системы быстро погас, а затем снова замигал, когда автобус поднялся на вершину горы, перед последним длинным спуском к Боррего-Спрингс. Уцелевший учитель, который сидел на переднем сиденье, видел, как на панели мигал огонек.

— Есть только одно техническое объяснение тому, что датчик начал мигать, сигнализируя, что тормозная система перегрелась за такое короткое время пути, — сказал Дар. — Это значит, что от самого лагеря автобус ехал на стояночном тормозе.

Дарвин напомнил, что выжившие пассажиры рассказывали о том, что автобус «шел неровно» и «слегка покачивался» во время первых двух миль дороги. Водитель же не обратила внимания на эти тревожные сигналы и повела машину вниз по извилистой горной дороге.

Дар рассказал, что когда он оказался на месте катастрофы, то заметил одну любопытную деталь — передние колеса автобуса вращались свободно, а на задних стояла блокировка. Он объяснил слушателям, что у такого вида транспорта есть автоматические тормоза, которые включаются самостоятельно, без участия водителя, когда давление в системе падает ниже тридцати фунтов на квадратный дюйм. Заблокированные задние колеса свидетельствовали о том, что давление в системе упало и в действие вступили автоматические тормоза. Специалисты управления установили, что тормозная жидкость нигде не протекала и что воздушный компрессор тоже был исправен. Но эти

* Примерно 315° по Цельсию.