



*Библиотека
фантастики и приключений*



Джон КЭМПБЕЛЛ



ЛУННЫЙ АД



ББК 84 (7 Сое)-44
К 51

Составитель серии *А. Лидин*
Ответственный редактор *А. Федотов*

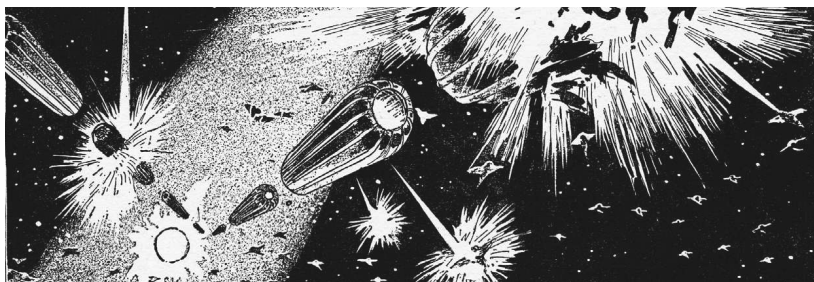
Как выжить на обратной стороне Луны без корабля и без связи с Землей? Что делать, если один из твоих друзей — не друг, а пожравшее твоего друга и принявшее его облик инопланетное чудовище? Кто сильнее — раса инопланетных захватчиков, столетиями правящая Землей или таинственный бог поработанных землян, о существовании которого большая часть землян даже не подозревала? Об этом в сборнике классика НФ Джона Кэмпбелла.

К 51

Джон Кэмпбелл «Лунный ад». — СПб.:
«Издательство «Северо-Запад», 2020. —
320 с. — Библиотека приключений и фан-
тастики

ISBN 978-5-93835-005-2

© ООО «Издательство «Северо-Запад», 2020
© Перевод Я. Забелина, 2020
© Перевод С. Сенагонова, 2020
© Перевод Г. Подсокорская, 2020



ЛУННЫЙ АД

(научно-фантастический роман)

ОТ ИЗДАТЕЛЯ

ПЯТНАДЦАТЬ ЧЕЛОВЕК В сверкающих скафандрах стояли возле огромного корабля, который только что перенес их через четверть миллиона миль. Теплый золотой свет лился из иллюминаторов «Эксельсиора» — самого большого ракетного корабля, когда-либо построенного людьми. Голубоватые отблески, создаваемые солнечными лучами, сияли на торчащих пиках кратера. А под ногами была растрескавшаяся, неровная поверхность спутника Земли, изломанная давними луно-трясениями, уходящая к странно близкому горизонту, который образовывали неровные стены кратера. Высоко, в усыпанном звездами небе, висел ослепляющий шар. Здесь не было воздуха; тепло чувствовалось только там, куда попадали солнечные лучи. А в каждой тени царилась ночь.

Пятнадцать человек разобрали детали небольшой металлической конструкции и принялись монтировать ее на ровной поверхности ближайшей скалы. Когда работа была закончена, конструкцию увенчал американ-

ский флаг, безжизненно повисший в пространстве. Через сорок восемь часов, обесцвеченный безжалостным светом, он превратится в кусок белой тряпки. Позднее они заменят ткань листом специально обработанного металла. А теперь им предстояла другая работа. Руководитель экспедиции доктор Джеймс Харвуд Гарнер от имени Соединенных Штатов Америки объявил собственностью своей страны эту так называемую обратную сторону Луны. Десятки миллионов квадратных миль безжизненной поверхности, которую до этого не видел никто, кроме капитана Роджера Уилсона. Пять лет назад тот дважды облетел спутник Земли и, проведя два дня на его видимой стороне, провозгласил ее собственностью Штатов.

Однако эти люди были направлены сюда для продолжительных исследований — не на два дня, а на целых два года!

Полученный ими приказ гласил:

«Десятого июня корабль должен покинуть Землю с космодрома в Иньеркене, Калифорния, и пятнадцатого июня прибыть на Луну. Вам надлежит сделать один оборот вокруг спутника Земли с последующей посадкой на обратной стороне. Исследования будут продолжаться год и одиннадцать месяцев. Десятого мая 1981 года второй корабль поднимется с Земли в Мохаве, Калифорния, и направится к Луне, чтобы совершить посадку как можно ближе к Куполу. В течение одного месяца на Луне будут работать оба экипажа. Пятнадцатого июня корабль должен покинуть Луну и двадцатого июня приводниться на озере Мичиган».

«Эксельсиор» отправился в путь с колоссальным грузом: тонны оборудования и приборов, обеспечивающих возможность всесторонних исследований в течение двух

лет; бесчисленные кислородные баллоны; контейнеры с продовольствием, книгами и одеждой. Для топлива на обратный путь места уже не оставалось. При проектировании космического корабля был использован модульный принцип, позволяющий использовать все узлы и детали для создания Купола, где будут размещены жилые помещения и лаборатории. Но для возвращения экспедиции был необходим другой корабль, который обеспечил бы кислородом и питанием команды обоих кораблей — семнадцать человек — сроком на тридцать пять дней...

От приземистого конуса, извлеченного из чрева корабля, тянулись толстые провода. Мощные электрические краны извлекали все новые и новые контейнеры с грузом. Воздух из опустевших отсеков компрессоры перекачивали в баллоны. Натренированная команда работала дружно, и вскоре космический корабль был полностью разобран. Секции корпуса сложили в одном месте, прокладки — в другом. Не стали трогать только низкий круглый отсек-аккумуляторную: размещенные там батареи должны будут обеспечивать Купол теплом и светом в течение двухнедельных лунных ночей. Затем краны заработали снова, и секции корабля стали быстро соединяться в новую форму. Получился огромный полированный Купол с пятью небольшими иллюминаторами. Внутри хватало места как для людей, так и для запасов еды, баллонов с кислородом и баков с водой, воздушных фильтров — словом, для всего оборудования и припасов, доставленных сюда с Земли. Рядом с аккумуляторной и Куполом расставили ажурные металлические конструкции, на которых укрепили огромные солнечные батареи, сразу же начавшие превращать энергию дневного светила в электричество. К ним подключили

аккумуляторы. На сооружение лагеря ушло десять часов, потом люди перебрались в Купол и наполнили его воздухом. Через час давление и температура достигли нормы, и земляне в первый раз на Луне смогли снять скафандры и поесть. После обеда им требовался сон, чтобы восстановить силы и продолжить работу. Впрочем, основная часть этой работы выполнялась лунными ночами.

«Во время лунного дня, — писал Томас Риджли Данкан, — мы постоянно маемся от скуки. Это время отдыха и ремонта того, что ремонта даже не требует. Жара абсолютно невыносима, скалы раскаляются так, что на них плавится олово и даже свинец. Весь мир словно купается в огненной реке. Скафандры не способны полностью защитить нас от перегрева. Мы постоянно подвергаемся опасности получить солнечный удар и должны находиться в Куполе.

Работы начинаются ночью. Солнце садится, и поверхность остывает. Света звезд, гораздо более ярких, чем на Земле, все-таки не хватает, и основными помощниками нам служат фонари на шлемах. Используя для обогрева небольшие батареи, можно проводить исследования вне Купола. Самой большой неприятностью оказалась необходимость питаться. В скафандре есть невозможно, невозможно его и снять. Запас кислорода на несколько дней можно носить с собой, но прием пищи и, в особенности, воды становится проблемой. Однако исследования идут своим чередом. Лунным днем обычно работают двое минералогов, двое химиков и фотограф. Наш астрофизик, коротышка Мелвилл, трудится и днем, и ночью. Сначала его повергало в жуткое уныние то, что из-за ограничений по весу ему позволили взять с собой только два трехдюймовых телескопа, не дающих того увеличения, которое ему

необходимо. Но когда Данкан, Бендер и Уайслер сделали двадцатидюймовый рефлектор из плавленого кварца, Мелвилл наконец воспользовался отсутствием атмосферы и преуспел в фотографировании знаменитых «каналов» Марса. Они впервые получились настолько четко, что по снимкам можно определить: это вовсе не каналы, а приливные насыпи, вызванные перекрестным действием двух спутников планеты, и Солнца.

Остальные в течение дня практически не заняты. Мы отмечали дни рождения. Четвертое июля, Рождество, День Благодарения, Новый год и все другие праздники.

У нас есть два легких гусеничных вездехода. Их шасси первоначально являлись частями посадочного шасси корабля, а двигатели служили в качестве воздушных и топливных насосов. Каждый вид корабельного оборудования имел двойное назначение. На Луне эти вездеходы использовались в дальних маршрутах. В общем, мы скучали. Мы просмотрели все фильмы и помнили наизусть любой из них. Только наши собственные съемки представляли для нас интерес. У нас нет радиосвязи, поскольку на Луне отсутствует атмосфера и слой Хевисайда, который бы мог отразить радиоволны на ту сторону, что обращена к Земле. Мы не можем ничего ни передать, ни принять с Земли. Лагерь расположен примерно в полутора тысячах миль от ближайшей точки, где видна Земля и возможна связь с ней. Мы, отброшены лет на сто в прошлое — во времена, когда исследователи были отрезаны от других людей.

Наши персональные рации работают на расстоянии до пяти миль, а если взобраться на возвышенность, то чуть дальше. Более мощные передатчики на вездеходах имеют радиус действия около двадцати миль». Они

были отрезаны от человечества расстоянием и лунной твердью, и поэтому неудивительно, что им больше нравилось работать ночью. В основном они предпринимали пешие походы, реже — на вездеходах, поскольку «пеший человек способен, — как пишет Данкан, — более ловко двигаться по невероятно острым скалам и перемещаться через расселины. Мы можем прыгать с легкостью на пятьдесят и даже семьдесят футов — машинам это недоступно. Для будущих экспедиций следует сконструировать механического кузнечика в виде перевернутой катапульты, с мощными стальными пружинами, которые взводятся с помощью электромотора. Ничто другое не может здесь двигаться на большие расстояния. Самолеты использовать нельзя, поскольку нет воздуха. А для небольших космических кораблей типа челноков потребуется слишком много топлива».

Тем не менее перевозить людей на значительные расстояния предпочитали с помощью вездеходов, поскольку при тяжелых переходах исследователи нуждались в большем количестве кислорода.

Та часть дневников Данкана, которую мы решили не публиковать, вряд ли может представить интерес для широкого читателя — разве лишь несколько зарисовок, уточняющих картину этого жестокого мертвого мира: «Ртутный термометр, который я случайно оставил снаружи, лопнул. Во время завтрака нас напугал громкий хлопок возле Купола. Мы выскочили, чтобы посмотреть, что случилось, и обнаружили: лучи восходящего солнца нагрели капсулу с ртутью до точки кипения. Именно взрыв разорвавшегося термометра и напугал нас».

Ощущение постоянного падения, о котором Данкан упоминает вначале, исчезло, едва только они привыкли