



APOLLO-

MURHAT

CHRIS HADFIELD

BAZAR



Bazar Kustannus  
[www.bazarkustannus.fi](http://www.bazarkustannus.fi)

Suomentanut Timo Korppi  
Englanninkielinen alkuteos *The Apollo Murders*

Copyright © 2021 Chris Hadfield

Bazar Kustannus on osa Werner Söderström Osakeyhtiötä

ISBN 978-952-376-437-8

Painettu EU:ssa

Helenelle, joka omin käsin ja rakkaudella rakensi minulle sen värikkään työpöydän, jonka ääressä tämän kirjan kirjoitin. Tämänkin teimme yhdessä, rakkaudella ja unelmiemme toteuttamiseksi.

*Monet henkilöhabmot ovat todellisia. Suuri osa näistä tapahtumista on totta.*

# PROLOGI

*Chesapeake Bay, 1968*

Menetin vasemman silmäni eräänä kauniina syysaamuna, kun taivas oli täysin pilvetön.

Olin lennolla F-4 Phantomilla. Suuri ja raskas hävittäjä, joka kantoi lempinimeä *Double Ugly*, Tuplaruma. Sen keula oli muokattu niin, että siihen voitiin asentaa tiedustelukamerat. Nokkakartio oli pullea, mikä aiheutti koneen ympärillä normaalista poikkeavan ilmavirran. Olin siis lähdössä tekemään koelentoa Chesapeake Bayn yläpuolella, jotta koneen nopeustunnistinjärjestelmä saataisiin muokkauksen jäljiltä kalibroitu uudelleen.

Phantomilla lentäminen oli suuri nautinto. Kun työnsin tehosäätimet täysillä eteen, seuraus oli äkillinen paineen tunne selässäni, ja kun vedin ohjaussauvasta taaksepäin, koneen nokka nousi suoraan kohti taivaan sineä. Tuntui kuin olisin ohjannut jotakin siivekästä dinosaurusta myhäillen täynnä arvokkuutta ja vapautta kaikissa kolmessa ulottuvuudessa.

Tuona aamuna pysyttelin lähellä vedenpintaa, jotta saisin tarkan lukeman siitä, kuinka nopeasti koneeni oikeasti lensi. Tarkoitus oli verrata mittaritaulun osoittamia lukemia niihin, joita ohilentoani seuraavat teknikot pystyivät mit-

taamaan rannalta. Näin oli tarkoitus saada koneen mittaristo ajan tasalle nokan uuden muodon aiheuttamien mahdollisten sivuvaikutusten kanssa. Painoin nappia vasemman peukaloni alla ja ilmoitin happimaskini kautta: ”Valmiina viimeiseen lähestymiseen, nopeus 550 solmua.”

Johtavan insinöörin säröilevä ääni vastasi saman tien kuulokkeissani: ”Roger, Kaz. Olemme valmiina.” Käänsin päätäni nähdäkseni veteen laskettujen ohjausmerkkien jonon. Ne olivat suuria, oransseja ja valoa heijastavia kolmioita vedestä nousevien pylväiden päässä. Käänsin Phantomia vasemmalle, oikaisin koneen linjaan maatakkailun asemien kanssa ja työnsin tehot täysille, lähes jälkipolttimen syttymiseen saakka, ja yritin vakauttaa nopeuden 550 solmuun. Yhdeksän mailia minuutissa, tai tuhat jalkaa kellon sekuntinäytön joka napsahduksella.

Rantaviivan puut oikealla sivullani olivat pelkkä hahmoton viiva, kun laskin koneen alemmas lahden yllä. Minun piti ohittaa mittauskamerat tasan 50 jalan korkeudella vedenpinnasta. Nopea vilkaisu mittaripaneeliin osoitti, että nopeus oli 540 ja korkeus 75, joten lisäsin nopeutta hiukan ja painoin ohjaussauvalla korkeutta aavistuksen alemmas, ennen kuin oikaisin koneen. Kun ensimmäinen ohjausmerkki vilahti nokan alla, peukaloni painoi napin pohjaan ja ilmoitin: ”Valmis.”

”Roger”, kuittaus tuli saman tien.

Juuri kun olin tulossa toisen merkin kohdalle, näin lokin.

Pelkkä valkeanharmaa läikkä, mutta aivan suoraan edessäni. Ensimmäinen vaistonvarainen liike oli painaa ohjaussauvaa eteenpäin, jotta väistäisin linnun, mutta vain 50 jalkaa vedenpinnan yläpuolella se oli kuolleena syntynyt idea. Kämmenen ja käsivarren lihakset jäykistyivät, kun puristin sauvaa.

Lokki huomasi, mitä oli tapahtumassa, ja miljoonien vuosien lentokokemuksen suomalla vaistolla sukelsi välttääkseen vaaran, mutta teki sen aivan liian myöhään. Minun nopeuteni oli sille liikaa. Törmäystä ei voinut välttää.

Teknikot mittauspisteellä olivat niin tiukasti silmät kiinni mittareissa, etteivät he edes huomanneet tapahtumaa. He ihmettelivät lyhyesti, miksi en ollut kuitannut sanomalla ”valmis” toiseen kertaan, tai ”maali”, kun ohitin kolmannen ohjausmerkin. He pääsivät kuitenkin nyt nostamaan katseensa mittareistaan, ja päänsinöörin rauhallinen ääni kuului korviini. ”Se oli viimeinen mittauspiste, Kaz. Hienosti lennetty. Nähdään purkupalaverissa.”

Ohjaamossa kuului korvia huumaava räiskähdys. Lokki paiskautui lasiin keskelle näkökenttäni, hieman sen vasempaan laitaan. Ohjaamon akryylimuovinen ikkuna räjähti kuin sirpalekranaatti. Ilmavirta iski minua päin 550 solmun nopeudella seassaan lokin jäänteitä ja sirpaleita, ja sain koko sotkun suoraan kasvoilleni ja päin rintaani. Iskeydyin istuimeni selkänobjaa vasten ja keikuin lentohaalarissani, turvavöiden varassa kuin räsynukke. En nähnyt hetkeen mitään, kiskoin vain sokkona ohjaussauvaa taaksepäin saadakseni nokan nousemaan ylemmäs vedenpinnasta.

Päässäni jyskytti, kuin joku olisi iskenyt minua nyrkillä suoraan vasempaan silmään. Yritin räpytellä saadakseni näkökyvyn takaisin, mutta se oli edelleenkin kadoksissa. Kun kone otti korkeutta, tasasin nopeutta säätimistä niin, että keskiasennossa ne alkoivat hidastaa koneen vauhtia. Nojauduin raskaasti turvavöitänä vasten saadakseni kasvot rikkoutuneesta ikkunasta puhaltavan ilmavirran alapuolelle ja toisella kädellä yritin hinkata silmistäni niihin lentänyttä moskaa. Saatuaani hierottua sekä vasemman että oikean silmäni mahdollisim-

man puhtaiksi, pystyin saamaan horisontin näkyviin oikealla. Phantom kallistui loivasti oikealle ja oli edelleen loivassa nousussa. Siirsin ohjaussauvaa sen verran, että nousu tasaantui vaakalentoon ja hieraisin silmiäni uudelleen. Vaaleanruskean lentokäsineen nahkaa värjäsi punaiseksi tuore veri.

*Pelkäänpä, ettei tuo taida olla pelkkää lokin verta.*

Nykäisin käsineen kädestäni pystyäkseni tunnustelemaan kasvojani kunnolla samalla, kun ilmavirta takoi minua voimalla päin naamaa. Oikea silmä tuntui normaalilta, mutta koko vasen poski oli tunnoton ja vasen silmä ei pystynyt näkemään mitään. Lisäksi siihen sattui aivan saatanasti.

Vihreä ja tukeva happinaamari oli edelleen kasvoillani, nenän ja suun ympärille liimautuneena, koska kypärän soljet pitivät sitä tiukasti paikoillaan. Tummanvihreä kypärän suojavisiiri oli tiessään, törmäyksen voiman ja ilmavirran temmattua sen mukanaan. Yritin taas kumartua ja painaa kypärän mahdollisimman tiukasti päähäni, saadakseni sen kautta uudelleen yhteyden ulkomaailmaan. Oli pakko saada onnettomuus jonkun tietoon ja äkkiä.

*”Mayday, mayday, mayday!”* kiljuin mikrofoniin ja painelin veren liukastamalla peukalollani yhteysnappia. *”Phantom 665 kutsuu. Etulasi murskana. Osuin lintuun!”*

En nähnyt riittävän hyvin pystyäkseni etsimään toista radiotaajuutta, joten jouduin vain toivomaan, että joku oli vielä paikalla tarkkailutornissa. Ohjaamossa ilmavirta piti desibelit niin korkeina, etten kuullut, vastasiko kukaan.

Pyyhin verta oikeasta silmästäni, johon ilmavirta painoi sitä aivan väkisin, ja painoin samalla kämmenselällä vasenta silmäkuoppaani, mutta ihme kyllä huomasin näkeväni riittävästi jatkaakseni lentoa. Seurasin Chesapeaken rantaviivaa varmistaakseni sijaintini. Potomacin jokisuu erottui selvästi

vasemman siiven alla ja suunnistin sen mukaan koneen kohti tukikohtaa Marylandin rannikolla, jossa turvalliset kiitotiet Patuxent Riverin laivastotukikohdassa odottivat.

Lintu oli iskeytynyt Phantomin tuulilasin vasempaan laitaan, joten arvelin osan törmäysromusta ajautuneen sen puoleisen moottorin ilmanottoon. Se ei tiennyt koneelle hyvää. Yritin parhaani mukaan seurata mittareita ohjauspaneelissa, enkä onneksi nähnyt keltaisten varoitusvalojen vilkkuvan. *Yksikin moottori riittää laskeutumiseen*, mietin ja aloin valmistautua siihen. Kun nojauduin ohjaamossa voimakkaasti vasemmalle, sisään puhaltava ilmavirta tuli oikealta ja työnsi vasemmasta silmäkuopasta valuvan verivirran sivulle, pois sumentamasta tervettä silmäni. Karjuin taas mikrofoniin: ”*Mayday, mayday, mayday!* Phantom 665 valmiina hätälaskuun kiitotielle 31!” Oli pakko toivoa, että joku olisi kuulolla ja kiitotiellä mahdollisesti olevat muut koneet saataisiin äkkiä pois alta.

Kun Pax Riverin jokiuoma lähestyi, nostin toisen käteni pois vasemman silmäkuopan päältä ja kytkin moottoritehot tyhjäkäynnille saadakseni lähestymisnopeuden sopivaksi ja laskutelineet alas. Nopeusmittarin näyttöä en kunnolla nähnyt, mutta kun arvelin nopeudeksi noin 250 solmua, tartuin suureen punaiseen laskutelinekytkimeen ja painoin sen alas. Phantomin mahan alta alkoi kuulua tuttu kolina ja kone värähteli hieman, kun pyörät oikeenivat laskuasentoon ja lukituivat paikoilleen. Kaarsin hieman lisää vasempaan ja pudotin laskusiivekkeet ja laipat alas.

Piiskaava ilmavirta ohjaamossa oli edelleen oma henkilökohtainen tornadoni. Pidin päätä vasemmalle kallellaan ja pyyhkäisin vielä verta oikeasta silmästäni, vedin tehot kaksi kolmannesta alaspäin ja nostin taas käden vasemman silmän



päälle, ennen kuin oikaisin koneen valmiiksi lähestymiseen.

F-4 on varustettu tuulilasin laitaan asennetuilla pienillä valoilla, jotka hohtavat punaisina, kun laskeutumiskulma on oikea. Järjestelmä antaa myös tasaista varmistusääntä, kun lähestymisnopeus on oikea. Siunailin mielessäni McDonnellin insinöörejä huomaavaisuudesta, kun sompailin kömpelästi konettani alas. Käsitykseni etäisyyksistä syvyysuunnassa oli täysin sekaisin, joten yritin osua kiitorataan summittaisesti noin kolmanneksen mitan päässä sen alkupäästä. Pyörien osumisen kiitoradalle yritin ajoittaa niin hyvin kuin osasin noissa olosuhteissa. Maa tuli jälleen vastaan molemmin puolin kiitorataa liian nopeasti, mutta alas päästiin turvallisesti pienestä rymähdyksestä huolimatta. Pudotin tehot nolleen ja kiskaisin jarruvarjon laukaisukahvasta. Koko ajan siristin näkevää silmäni parhaani mukaan saadakseni koneen pysymään keskellä kiitorataa.

Vedin nyt ohjaussauvan syvälle syliini edesauttaakseni 17 tonnin keijukaisen pysähtymään ja poljin vielä laskutelineiden pyörien jarrut pohjaan. Näytti siltä, että kiitoradan pää tulee liian nopeasti vastaan, joten suorastaan runnoin jarrupolkimet läpi lattiasta pitäen samalla tiukasti vastaan ohjaussauvan varresta.

Äkkiä painajainen oli ohi. Hävittäjä pysähtyi nytkähtäen, moottorit tyhjäkäynnillä, ja näin jo kaukaa keltaisten paloautojen kaasuttavan minua kohti. Ilmeisesti joku oli kuullut hätäilmoitukseni radiossa. Paloautojen pysähtyessä koneen viereen vaihdoin kättä iskun saaneen silmän päällä, kytkin moottorit pois päältä ja vapautin sormellani kaikki painokytkimet lepoasentoon. Vasta nyt pystyin painamaan selkäni levollisesti heittoistuimen selkänjojaa vasten. Suljin eheäksi jääneen oikean silmäni. Tunsin kuinka adrenaliini virtasi ulos

kehostani ja tilalle ryynni sietämätön kipu vasemmassa silmässäni, joka kärvensi sitä kuin polttorauta. Muuten kehoni oli täysin turta. Olin hiestä märkä, minua oksetti ja olin täysin voimaton.

Palopäällikön tikkaat kolisivat Phantomin kylkeä vasten. Hetken päästä kuulin hänen äänensä korvani juuresta. ”Jesus sentään”, kuulin hänen huokaavan.

**I. osa**  
**KUUHUN**

# I. luku

*Houston, tammikuu 1973*

Litteä.

Litteä ainakin, mikäli näkökykyyn on luottamista.

Kone on juuri laskeutunut pilvien alapuolelle ja kostea, utuinen Teksasin ilmanala saa kaikki etäisyydet näyttämään lyhyemmiltä. Kaz nojautui eteenpäin saadakseen jonkinlaisen käsityksen uudesta asemapaikastaan. Takana oli neljä tuntia Boeing 727 -konetyypin ahtaassa istuimessa ja niska naksahdelti ilkeästi, kun hän yritti käännellä päätään. Koneen alapuolella näkyi käärmeen lailla kiemurteleva vesireitti, joka kulki eri öljynjalostamojen keskellä ja päättyi sataman nostureihin. Otsa osui ikkunalasiin, kun hän yritti kääntää katseensa kohtaan, jossa joki kohtasi meren Galveston Bayssa ja jonka öljystä likainen, kellertävä vesi jatkoi matkaa Meksikonlahteen. Se häämöttikin kaukana, utuisessa horisontissa.

*Ei ihan vebreintä seutua.*

Kun kone alkoi laskeutua kohti kiitorataa, hän pani merkille jokaisen pienenkin korjausliikkeen, jonka pilotit ohjaamossa tekivät. Ja antoi mielessään heille pisteet suorituksesta, kun koneen renkaat vihdoin ulvahtivat vasten kiitotien asfalttia Houston Intercontinental -lentokentällä.

*Ei huono.*

Avisin vuokra-auto oli jo valmiina häntä varten. Liiankin täyteen ahdetun matkalaukkunsa ja salkkunsa hän paiskasi auton takakonttiin. Kitaransa hän laski hellästi niiden päälle. ”Taas liikaa kamaa mukana”, hän mutisi itsekseen. Houston olisi kuitenkin hänen kotinsa ainakin muutaman kuukauden, joten mukaan oli tarttunut kaikki se, mitä hän tuona aikana kuvitteli tarvitsevansa.

Kaz vilkaisi kelloaan. Se osoitti keskilämmen aikaa. Liikenteen pitäisi olla melko hiljaista näin sunnuntain keskipäivällä, hän mietti ja kiipesi ratin taakse. Kääntäessään virta-avaimesta hän kiinnitti huomionsa avaimenperien merkkikoristeseen. Se nosti hänelle hymyn huulille. Kuinka ollakaan, hän oli saanut vuokralle Plymouth Satelliten.

\* \* \*

Onnettomuus oli maksanut Kazille muutakin kuin silmän. Ilman molempien silmien näkökykyä hän oli menettänyt työnsä testilentäjänä ja astronauttikoulutettavana, jonka oli ollut määrä päästä avaruuslennolle. Häntä oli odottanut paikka MOL-ohjelmassa, yhtenä miehitetyn avaruuslaboratorion astronauteista, joka oli osa Yhdysvaltain armeijan hanketta vakoiluaseman perustamiseksi avaruuteen. Hänen pitkäaikainen unelmansa oli hautautunut veriseen höyhenpilveen kohotalokkaassa yhteentörmäyksessä lokin kanssa.

Laivasto oli lähettänyt hänet toipumisajaksi jatko-opintoihin ja tutustumaan sähköisen optiikan soveltamismahdollisuuksiin avaruusolosuhteissa. Näitä tietoja hänen haluttiin käyttävän sekä Kansallisen turvallisuusviraston NSA:n että keskustiedustelupalvelu CIA:n tarpeisiin. Alan monitahoisuus ja mutkikkuus kiehtoivat häntä ja Kaz antoi mielellään

oppimansa asiat kansallisen avaruuspolitiikan rakennusaineiksi. Se ei kuitenkaan pystynyt kokonaan poistamaan hänen mielestään kateutta entisiä sotilaslentäjäkollegoita kohtaan, jotka olivat edenneet urallaan Apollo-ohjelman lentäjiksi ja päässeet sovittelemaan askeliaan kuun pinnalle.

Washingtonissa harjoitettu heilurimainen politiikka oli nyt kuitenkin heittänyt hänet Houstoniin. Presidentti Richard Nixon alkoi vaalivuoden vuoksi käydä ylikierroksilla. Joillakin merkittävillä äänestysalueilla oltiin jo sitä mieltä, että avaruusohjelmasta oli saatu kaikki mahdollinen irti ja Yhdysvallat oli jo avaruuden ehdoton valtiias. Inflaation ja työttömyyden kasvu olivat äänestäjille merkittävämpiä teemoja. Puolustusministeriön menot olivat Nixonin päänsärky. Vietnamin sota oli päättymässä mahalaskuun ja asevoimia korpesi presidentin päätös keskeyttää MOL-avaruusohjelma. Kansallinen tiedusteluvirasto NRO oli ehtinyt vakuuttaa Nixonille, että uusi Gambit-3-satelliittityyppi pystyi ottamaan entistä tarkempia kuvia vakoilutarpeisiin ja se tulisi paljon halvemmaksi kuin astronauttien lennättäminen avaruusasemille. Nixon oli kuitenkin käytännönläheinen urapoliitikko, joka mielellään valitsi reitikseen keskitien: hän halusi antaa amerikkalaisille vielä yhden avaruuslennon ihailtavaksi ja panna kaikki sen kulut rajattomilla rahoitusresursseilla varustetun puolustusministeriön tunnetusti pitkään piikkiin.

Kun puolustusministeriön varat olivat projektin käytössä, Apollo 18-ohjelma muokattiin uudelleen Yhdysvaltain ensimmäiseksi täyssotilaalliseksi avaruuslennoksi, jonka salassa pidettävä lopullinen tarkoitus ja päämäärä jätettiin ilmavoimien huoleksi. Kazin poikkeuksellisen laaja urakaari testilentäjästä MOL-koulutukseen ja Washingtonin tiedusteluorganisaatioihin sai laivaston amiraalit päättämään, että hän on

oikea mies lähetettäväksi Teksasiin heille raportoivaksi projektin yhteyshenkilöksi.

Selkokielellä ilmaistuna pitämään asioita ja ihmisiä silmällä.

Matkalla etelään Interstate 45 -valtatieta pitkin Kazille välähti mieleen, ettei olisi hullumpi ajatus poiketa matkalla Manned Spacecraft Centeriin, NASA:n miehitettyjen avaruuslentojen keskuskeskseen, vilkaisemaan, mitä siellä oli meneillään. Lopulta hän päätti suunnata kuitenkin pitemmälle länteen. Ennen lähtöään Washingtonista hän oli soittanut muutaman puhelun ja saanut tiedon vuokrattavasta kohteesta, joka sopi hänen tarpeisiinsa paremmin kuin hyvin. Kyseessä oli Perlandin pikkukaupunki, jota kohti hän suunnisti seuraamalla Galvestonin kylttejä ja poistui valtatieltä rampista FM528.

Seutu oli juuri niin litteätä tasamaata kuin miltä se oli lentokoneesta näyttänytkin. Paikoitellen vihertäviä karjalaitumia kaksikaistaisen paikallistien molemmin puolin, ei huoltoasemia, ei liikennettä, ei mitään. Kyltti, joka ohjasi häntä oikeaan kohteeseen, oli niin huomaamaton, että hän melkein ajoi sen ohi. *Tervetuloa Polly Ranchin maille.*

Pitkin hiekkatietä ajaessaan hän kuuli korvissaan tasaista rapinaa, kuin olisi ajellut simpukankuorien päällä. Ääni oli suorastaan unettavan rauhoittavaa kuultavaa ja vasta tien vie-reen viritetyn karja-aidan kohdalla Kaz jarrutti. Tien laidat oli suljettu ruosteisella piikkilangalla ja kauempana tien päässä häämötti kaksi erillistä taloa, molemmat pienen kumpareen päällä. Lähimmän talon ajotiellä seisoj avolava-auto. Hän kaarsi Plymouthin toisen talon sisäänajotielle, vilkaisi peruutuspeiliin varmistaakseen, että lasisilmä oli suorassa, ja avasi vasta sitten auton oven. Selkä oli ajosta jäykkä, joten hän jou-

tui venyttelemään hetken, minkä jälkeen pisti jäykkyden liian monien heittoistuintuntien piikkiin.

Edessä seisovat kaksi taloa olivat uudenkarheita, paikalliseen karjafarmityyliin rakennettuja bungalowveja, joiden sivuilla oli huomiota herättävän suuret autotallit. Ne olivat sekä korkeita että leveitä. Kaz vilkaisi ympärilleen. Tie talojen pihaan oli suora ja useita satoja metrejä pitkä. *Erinomaista*. Hän kääntyi jalan kohti taloa, jonka edessä oli parkissa pick-up-avolava. Ennen kuin Kaz ehti nousta portaat talon etuovelle, se aukesi. Avaaja oli lihaksikas, keskimittainen mies haalistuneen vihreässä Ban-Lonin pikepaidassa ja sinisissä farkuissa. Asun täydensivät ruskeat nahkasaappaat. Miehen ikä oli viisissäkymmenissä, hiukset lyhyet ja jo harmahtavat. Kasvoissa paisoivat ikääntymisen merkit. Miehen täytyi olla Frank Thompson, hänen tuleva vuokraisäntänsä. Mies oli kertonut olleensa aikanaan Tyynenmeren sotanäyttämöllä torpedopommi-koneen lentäjä ja siirtyneensä sitten siviilissä liikennelentäjäksi Continentalille.

”Taidat olla Kaz Zemeckis?”

Kaz nyökkäsi kysyjälle.

”Selvä. Minä olen Frank”, isäntä esitteli itsensä ja ojensi käteensä. ”Tervetuloa Polly Ranchille. Hyvinkö löysit perille?”

Kaz tarttui ojennettuun käteen ja ravisti jämäkästi. ”Kiitos kysymästä, ajo-ohjeet olivat ensiluokkaiset.”

”Odotahan hetki”, Frank huomautti ja kääntyi kannoillaan. Hetken päästä hän palasi portaille kädessään pronssi-kiiltoinen avain ja viittasi Kazia tulemaan perässään suoraan vastaleikatun nurmikon poikki toisen rakennuksen eteen. Talon ovella hän kiersi avainta lukossa ja viittasi Kazia astumaan kynnyksen yli edellään. Silmät osuivat ensimmäiseksi viistokattoon, joka ylsi koko alakerran poikki olohuoneesta



ruokailutilaan ja keittiöön. Lattiat olivat Saltillon tiilestä tehdyt, ikkunoita avautui joka suuntaan ja vasemmalle aukeava käytävä luultavasti vei talon makuuhuoneisiin. Ilmassa oli edelleen tuoreen vernissan tuoksua, joten rakennus oli uusi, täysin kalustettu ja sopi hänen tarpeisiinsa täydellisesti. Kaz ei kursaillut sanoa sitä ääneen.

”Jospa vilkaistaan vielä talon parhaaseen tilaan”, Frank ehdotti ja asteli olohuoneen toiseen päähän, josta löytyi ylileveä nosto-ovi. Sen avattuun Frank kurotti kättään syyttääkseen valot tilaan oven takana.

Ovi johti täysikokoiseen lentokonesuojaan. 50 jalkaa leveä, 60 syvä ja lattiasta kattoon 14 korkea. Tallin molemmissa päässä oli täysleveät nosto-ovet, katossa järeät neonvalot ja lattia oli sileää betonivalua. Keskellä konesuojaa seisoi valkoisen ja oranssin värinen, metallirunkoinen Cessna 170B. Pakasta vedetyn oloinen kone, joka odotti pyöriensä päällä lähtövalmiina.

”Onpa sinulla hieno kone, Frank. Oletko varma, että uskallat antaa sen minulle lennettäväksi?”

”Sinun taustallasi ilman muuta. Kiinnostaako ottaa koe- kierros saman tien?”

Siihen ei voinut vastata kuin myöntävästi.

Frank avasi ovet painonapista ja Kaz ajoi vuokra-autonsa sisään. Saatuaan sen parkkiin seinän viereen hän auttoi Frankia työntämään Cessnan ajotielle.

Seuraavaksi miehet kiersivät lentokoneen ympäri, Kaz ihaili sen uudenveroista maalipintaa ja tarkisti sitten moottorin öljyt, laski tilkan polttoainetta läpinäkyvään testiputkeen katsoakseen, ettei seassa ole vettä, ja kaatoi sitten nesteen ojaan rikkaruohojen kiusaksi. Miehet kiipesivät koneeseen, jossa Frank luetteli lyhyen tarkistuslistan ennen koneen käynnistystä, mukaan lukien paineet ja lämpötilat, sekä eri mitta-

rien toiminnot. Kaz peruutti koneen taloon johtavan pitkän ajotien päähän, niin pitkälle, että puut tulivat vastaan. Vähän jarrua vasemmalla jalalla ja hieman kaasua, jolloin kone pyörähti sirosti ympäri kuin balettitanssija. Nokka kääntyi pitkälle, suoralle ajotielle, jonka toisen tarkoituksen Kaz tajusi vasta nyt. Hän tarkisti vielä magneetit ja vilkaisi sitten kysyvästi koneen omistajaan. Frank nyökkäsi. Kaz tarkisti vielä vakaa-jatkin ja varmisti, että jalat ovat tukevasti polkimilla. Sitten hän yritti saada koneen täsmälleen kapean ajotien keskiviivalle. Tie oli niin kapea – ehkä vain kahdeksan metriä – että hän joutui pyörittämään koko ajan päätään oikealle ja vasemmalle pitääkseen tien reunat koko ajan kontrollissaan terveellä silmällään. Kiihdytys sujui kuin unelma. Kun vauhtia oli 55 mailia tunnissa, kone nousi kevyesti kuin höyhen ja kun pyrstökin oli turvallisesti ilmassa, Kaz hellitti jo painamasta ohjaussauvaa liikaa eteenpäin. Cessna 170 lensi ilmassa kuin lintu kohti korkeuksia.

”Mihin suuntaan?” Kaz kysyi ja sai Frankin viittaamaan kädellään etuoikealle. Kaz kaarsi kohti itää ja talot jäivät taakse. Hän lähti seuraamaan valtatieä 528 aina päätielle, Interstate 45:lle asti, ja sieltä jo näkyikin Galveston Bay koko rumanruskeassa laajuudessaan jo toisen kerran saman päivän aikana.

”Tuollako sinun on tarkoitus työskennellä?” Frank huusi moottorimelun yli ja osoitti etuvasemmalle. Kaz vilkaisi siivikkunasta ja näki nyt ensi kertaa NASA:n miehitettyjen avaruuslentojen keskuksen – Apollo-ohjelman pääkallonpaikan, jossa astronautteja koulutettiin ja josta laukaisuja seurattiin. Paikka näytti paljon suuremmalta kuin mitä hän oli arvioinut – rakennusten lisäksi kymmeniä, ellei satoja hehtaareja avointa laidunmaata, niin pitkälle kohti länttä kuin silmä

# KUOLEMA VAANII AVARUUSALUKSEN KÄYTÄVILLÄ



Uonna 1973, kylmän sodan ollessa kylmimmillään, NASA on aloittamassa salaisen Apollo 18 -tehtävän, jonka on kerrottu olevan viimeinen Kuuhun kohdistuva tieteellinen tutki-musretki. Lennonjohtaja Kazimieras "Kaz" Zemeckis tietää kuitenkin, että tehtävällä on salattu ja paljon synkempi tarkoitusperä. Yhdysvallat on havainnut Kuun pinnalla Neuvostoliiton vakoiluaseman, jonka ainoa pysäyttämiskeino Apollo 18 saattaa olla.

Apollo-aluksen lähestyessä Kuuta Yhdysvaltojen ja Neuvostoliiton väliset jännitteet maan päällä kiristyvät lähes katkeamispisteeseen, ja aluksen miehistö joutuu kamppailemaan sekä aikaa että Neuvostoliiton sabotaasiyrityksiä vastaan laskeutuessaan Kuun pinnalle. Paineiden kasautuessa yllättävä onnettomuus herättää Kazin epäilyksen siitä, ovatko kaikki Apollo-miehistön jäsenet keitä he sanovat olevansa. Ja onko joku heistä aluksen kyydissä suunnitelmissaan murha.

**Chris Hadfieldin *Apollo-murhat*** on kuuluisan astronautin jännityksentäyteinen esikoisromaani, joka sinkoaa lukijan avaruuteen keskelle joka suunnalta kymmenien tuhansien kilometrien tuntinopeudella lähestyviä vaaroja.



ISBN 978-952-376-437-8  
84.2

[www.bazarkustannus.fi](http://www.bazarkustannus.fi)

