

## ЗМІСТ

### Частина перша

18:30—20:30 (Центральний часовий пояс)..... 7

### Частина друга

20:30—23:00 (Центральний часовий пояс)..... 153

### Частина третя

23:00—01:30 (Центральний часовий пояс)..... 367

О пів на сьому вечора однієї січневої п'ятниці Міжнародний аеропорт Лінкольна<sup>1</sup>, що у штаті Іллінойс, незважаючи на труднощі, продовжував працювати.

Аеропорт трусило — як і всі штати Середнього Заходу<sup>2</sup> — від найпоровистішої, найжорсткішої зимової бурі за останню півдюжину років. Вона тривала вже три дні. Тепер, наче гнояки на побитому, ослабленому тілі, то тут, то там, постійно виникали проблемні місця.

Фургон з їжею компанії «Юнайтед Ейрлайнз»<sup>3</sup>, завантажений двома сотнями комплексних обідів, загубився та, найімовірніше, застряг у снігу десь на території летовища. Пошуки фургона — посеред рясного снігопаду й темряви — поки що не мали успіху: ні автомобіля, ні водія знайти не вдалося.

Рейс 111 компанії «Юнайтед» — «ДіСі-8»<sup>4</sup>, без пересадок до Лос-Анджелеса, який втрачений фургон мусив обслужити, — вже на кілька годин відставав від розкладу. Плутанина з їжею затримала б його ще на довше. Подібні затримки через різні причини позначалися на діяльності як

<sup>1</sup> Прототипом аеропорту, в якому відбувається дія роману, є Міжнародний аеропорт О'Гара в місті Чикаго.

<sup>2</sup> *Midwestern United States* — один з чотирьох географічних регіонів Сполучених Штатів.

<sup>3</sup> *United Airlines* — американська авіакомпанія (1926). Одна з найбільших у США та світі.

<sup>4</sup> *Douglas DC-8* — американський реактивний авіалайнер компанії *McDonnell Douglas* (1959).

мінімум сотні рейсів двадцяти інших авіакомпаній, що використовували аеропорт Лінкольна.

На самому летовищі злітно-посадкова смуга три-нуль наразі не функціонувала, оскільки її заблокував реактивний літак — «Боїнг-707» компанії «Аеро-Мехікан», — чиї колеса глибоко загрузли в заболоченому ґрунті під снігом біля краю смуги. За дві години заповзятої роботи важкий літак не вдалося зрушити ні на дюйм. Тоді «Аеро-Мехікан», вичерпавши всі свої ресурси, звернулася по допомогу до «Транс Ворлд Ейрлайнз»<sup>1</sup>. Авіадиспетчерська служба, чию роботу ускладнила втрата злітно-посадкової смуги три-нуль, запровадила процедури регулювання повітряного потоку, які обмежили обсяг вхідного трафіку, з сусідніх центрів керування повітряним рухом у Міннеаполісі, Клівленді, Канзас-Сіті, Індіанаполісі та Денвері. Незважаючи на це, двадцять вхідних рейсів кружляли ешелонами над аеропортом, у деяких уже закінчувалося пальне. На землі вдвічі більша кількість очікували зльоту. Та поки число затриманих у повітрі літаків можна було знизити, авіадиспетчерська служба наказала зменшити частоту вильотів. Тим часом перон аеровокзалу, руліжні доріжки<sup>2</sup>, наземні зони чекання дедалі щільніше наповнювалися літаками, що очікували зльоту, деякі вже із заведеними двигунами.

Вантажні склади — всіх авіакомпаній — по самісіньку зав'язку були набиті партіями товарів, звичне швидкісне перевезення яких затримала буря. Керівники вантажних перевезень нервово спостерігали за швидкопсувними товарами — оранжерейними квітами з Вайомінгу до Нової Англії; тонною пенсильванського сиру до Анкоріджа, штат Аляска; замороженим горохом до Ісландії; живими лобстерами —

<sup>1</sup> *Trans World Airlines* — одна з найбільших авіакомпаній США (1925).

<sup>2</sup> Руління — рух літака по землі територією льотного поля.

для рейсу на північ, — які призначалися для Європи. Лобстери мали б опинитися в завтрашніх меню ресторанів Единбурга та Парижа, де їх розрекламували б як «свіжі місцеві морепродукти», а американські туристи замовляли б їх, не відаючи правди. З бурею чи без, за контрактами повітряний швидкопсувний вантаж повинен прибути до місця призначення свіжим та якнайшвидше.

Особливу тривогу в «Американ Ейрлайнз Фрахт»<sup>1</sup> спричиняла партія з кількох тисяч пташенят індиків, яких вивели в інкубаторі всього кілька годин тому. Точний розпорядок вилуплення-перевезення — ніби складний бойовий розклад — затвердили ще кілька тижнів тому, ще до того, як індичі яйця поклали в інкубатор. Згідно з планом, живих пташенят мусили доставити на Західне узбережжя протягом сорока восьми годин, за час, поки маленькі створіння можуть проіснувати до першого прийому їжі та води. Зазвичай такий порядок забезпечував майже стовідсоткове виживання. Важливо також зазначити — якщо пташенят погодувати під час перельоту, вони почнуть смердіти, і цей запах протримається в самому літаку ще кілька днів після рейсу. Розклад перевезення птахів уже збився на кілька годин. Та один літак перевели з пасажирського обслуговування на вантажне, тож сьогодні молоді індичата матимуть найвищий пріоритет перевезення, навіть вищий, ніж у «особливо важливих персон». У головному пасажирському терміналі панував хаос. Зони очікування були напхоті тисячами пасажирів із затриманих та скасованих рейсів. Усюди громадилися купи багажу. Широкий головний зал мав такий вигляд, наче Різдвяного вечора у приміщенні «Мейсіз»<sup>2</sup> вирішили провести футбольний матч.

<sup>1</sup> *American Airlines Freight* — відділ авіакомпанії *American Airlines*, що займається авіаційним вантажоперевезенням.

<sup>2</sup> *Macy's* — одна з найбільших мереж роздрібної торгівлі в США.

Високо на даху терміналу нескромний слоган «МІЖ-НАРОДНИЙ АЕРОПОРТ ЛІНКОЛЬНА — АВІАЦІЙНЕ ПЕРЕХРЕСТЯ СВІТУ» цілком сховався під лапатим снігом.

Дивно те, розмірковував Мел Бейкерсфелд, що взагалі ще щось і досі працює.

Мел, генеральний директор аеропорту, — стрункий, цибатий та сповнений дисциплінованої енергії — стояв біля Пульта контролю снігоборотьби (ПКС), що розміщувався у диспетчерській вежі. Він вдивлявся у темряву. Зазвичай з цієї кімнати зі скляними стінами увесь комплекс аеропорту — злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, термінали, рух літаків під час зльоту та приземлення — на вигляд був наче акуратно розташовані елементи конструкції та моделі на макеті, й навіть уночі їхні форми окреслювало світло. Було тільки одне місце, яке дарувало огляд з більшої висоти, — власне авіадиспетчерська служба, яка займала два вищі поверхи.

Але сьогодні тільки бляклі розпливчасті обриси кількох вогнів поблизу змогли проникнути крізь майже чорну пелену бурхливого снігопаду. Мел підозрював, що цю зиму ще кілька років обговорюватимуть на з'їздах метеорологів.

Теперішня буря народилася п'ять днів тому десь у горах Колорадо. При народженні то була дрібна зона низького тиску, не більша за передгірний гомстед<sup>1</sup>, і більшість синоптиків у своїх графіках погодного руху повітря або не помітили її, або проігнорували. Ніби з відчуття образи, зона низького тиску одразу ж наповнилася повітрям, наче гігантська злаякісна пухлина, й, продовжуючи зростати, кинулася спершу на південний схід, а затим на північ.

<sup>1</sup> *Homestead* (історичний термін) — ділянка землі завбільшки приблизно 65 га, яку переселенцям давали під ферму на вільних землях Канади та США за Актом про гомстеди 1862 року.

Вона перетнула Канзас та Оклагому, тоді спинилася в Арканзасі, набираючи все більшої сили. Наступного дня, товста й монструозна, вона прогуркотіла вгору долиною річки Міссісіпі. Врешті над Іллінойсом буря розгорнулася та майже зовсім спаралізувала штат хуртовинами, морозними температурами та десятидюймовим<sup>1</sup> рівнем снігу протягом однієї доби.

В аеропорту десятидюймовим опадам передував тривалий, хоча й дещо м'якший, снігопад. Наразі сніг не припинявся, формуючи з допомогою вітру нові кучугури — поки снігоочисники зносили попередні. Снігоочисні бригади служби технічного обслуговування були на межі виснаження. За останні години кількох чоловіків відправили додому через перевтому, незважаючи на те що вони періодично використовували кімнати відпочинку, які аеропорт надавав спеціально для таких надзвичайних випадків.

Біля Мела за ПКС сидів Денні Ферроу — який в інші часи обіймав посаду асистента директора аеропорту, а зараз був у ролі начальника зміни — та по радіотелефону зв'язувався з Центром техобслуговування снігоборотьби<sup>2</sup> (ЦТС).

— Ми втрачаємо місця для паркінгу. Мені потрібні ще шість навантажувачів та бригада «банджоїстів» на І-сімдесят-чотири.

Денні сидів за пультом снігоборотьби, який був не зовсім пультом, а радше широкою панеллю з трьома секціями. Перед Денні та його двома помічниками — по одному з кожного боку — простягалося плетиво телефонів, телеавтографів<sup>3</sup> та радіоприймачів. Навколо розташувалися мапи, графіки та дошки для записів, на яких було зазначено

<sup>1</sup> ≈ 25 см.

<sup>2</sup> В Україні цю функцію виконує аеродромна служба аеропорту.

<sup>3</sup> Телеавтограф — аналог сучасного факсу, що використовували для передачі рукописів, креслень тощо.

стан і позицію кожної одиниці моторизованої снігоочисної техніки, разом з прізвищами працівників та керівників. На окремій дошці були вказані «банджоїсти» — пересувні бригади, оснащені сніговими шуфлями. Пульт снігоборотьби працював тільки в зимовий сезон. Решту року це приміщення залишалося порожнім та мовчазним.

Лиса маківка Денні рясніла крапельками поту, коли він нашкрябував примітки на широкоформатній карті аеропорту з координатною сіткою. Він повторив своє повідомлення для служби техобслуговування, надаючи йому відгінку розпачливого благання, чим воно, можливо, й було. Тут, нагорі, розміщувався командний пост прибирання снігу. Його керівник мусив бачити аеропорт загалом, обробляти різні вимоги та відправляти техніку туди, де потреба здавалася найбільшою. Та проблема — і, безумовно, причина сильного потовиділення у Денні — крилася в тому, що люди внизу, які потом та кров'ю продовжували виконувати свої завдання, рідко поділяли його погляд щодо пріоритетності.

— Ага, звісно. Ще шість навантажувачів, — протріскотів у гучномовці знервований голос із центру техобслуговування, що стояв на іншому боці аеродрому. — У Санта Клауса їх візьмемо. Він же десь тут мав би пролітати. — Пауза, тоді ще агресивніше: — Є ще якісь тупорилі ідеї?

Обмінявшись поглядом з Денні, Мел похитав головою. Він упізнав голос із гучномовця, той належав одному старшому начальникові бригади, який, мабуть, працював безперестанку, відколи ця буря почалася. Нерви напружувалися до краю в таких ситуаціях, і це зрозуміла річ. Зазвичай після важкої, сніжної зими техобслуговування та керівництво аеропорту проводили спільну чоловічу вечірку, яку вони називали «ніччю примирення». Цього року така неодмінно знадобиться.

Денні розважливо зазначив:

— Ми відправили чотири навантажувачі по фургон Юнайтед». Вони вже мали б закінчувати.

— Можливо, мали б — якби ми знайшли той сраний фургон.

— Ви його *досі* не знайшли? Хлопці, ви там чим займаєтесь? П'єте і з дамами балакаєте? — Денні потягнувся та вбавив гучність гучномовця, коли відгаркнула відповідь.

— Слухайте, ви там, як пташечки, сидите у своєму паршивому пентхаусі та хоч зелене поняття маєте, як нам тут, у роботі? Може, вам варто з вікон час від часу визирати. Можна опинитися сьогодні на сраному Північному полюсі та навіть не помітити особливої різниці.

— Спробуй у руки похухати, Ерні, — сказав Денні. — Тобі так і тепліше буде, і триндітимеш менше.

У голові Мел Бейкерсфелд відфільтрував більшу частину розмови, хоча усвідомлював: згадані умови поза терміналом — це чиста правда. Годину тому Мел перетинав льотне поле. Скористався службовими шляхами, та, хоча й дуже добре знав планування аеропорту, сьогодні він не без проблем знайшов дорогу, кілька разів мало не заблукавши.

Мел їздив перевірити діяльність ЦТС, і тоді, як і тепер, робота точилася напружена. Якщо ПКС у вежі був командним постом, то центр обслуговування — передовим штабом. Туди заходили й звідти виходили змучені бригади та начальники, по черзі то пітніючи, то замерзаючи, а кількість постійних працівників збільшилася за рахунок допоміжного персоналу — столярів, електриків, сантехніків, клерків, поліцейських. Усіх цих працівників витягли з їхньої звичної служби в аеропорту та пообіцяли півтори ставки, доки не закінчиться надзвичайна ситуація зі снігом. Але вони вже знали, що таке передбачається, коли задовго до цього, наче солдати резерву, репетирували снігові маневри на злітно-посадкових смугах і руліжних доріжках влітку та восени. Необізнані люди

часом вражено спостерігали за механізованими снігоприбиральними бригадами на снігоочисниках, з опущеними плугами й гуркотливими моторами, в спекотний сонячний день. Та якщо хоч хтось висловлював здивування з приводу масштабів підготовки, Мел Бейкерсфелд нагадував їм, що прибирання снігу з робочої зони аеропорту можна прирівняти до очистки шосе завдовжки в сім сотень миль<sup>1</sup>.

Як і ПКС у диспетчерській вежі, ЦТС діяв лише заради виконання своїх зимових функцій. То була велика, печериста кімната над гаражем вантажних автомобілів аеропорту, й коли її використовували, там усім керував один диспетчер. Судячи з голосу в радіотелефоні, Мел вгадав, що постійний диспетчер пішов тимчасово відпочити, можливо, поспати в «Блакитній кімнаті», саме так, з ноткою гумору, величали нічліжку снігоприбиральної бригади.

Голос начальника бригади техобслуговування знову звучав з гучномовця:

— Ми також переживаємо за той фургон, Денні. Бідний водило-мудак може й замерзнути. Хоча, якщо в нього є кебета, з голоду не помре.

Фургон «ЮЕЛ» з їжею покинув цех бортового харчування авіакомпанії та відправився до головного терміналу майже дві години тому. Його маршрут пролягав уздовж зовнішньої межі аеродрому, така подорож забирала зазвичай п'ятнадцять хвилин. Проте фургон так і не доїхав, й, очевидно, водій заблудився й застряг десь у снігу. Виробничо-диспетчерська служба «Юнайтед» спершу була вислала власну пошукову групу, яка, проте, не досягла успіху. Тепер завдання на себе перебрало керівництво аеропорту.

Мел сказав:

— Той рейс «Юнайтед» нарешті злетів, правда? Без їжі.

<sup>1</sup> ≈ 1126 км.