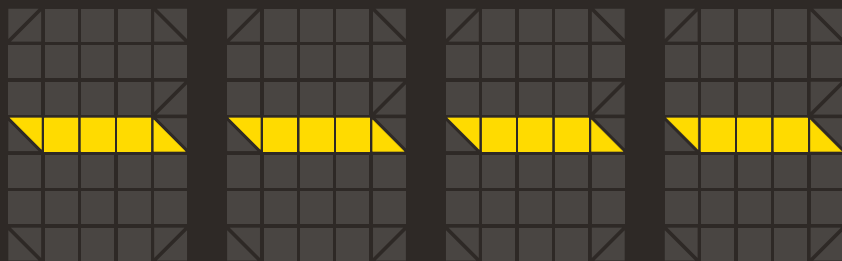


АРТУР ГЕЙЛІ — АВТОР БЕСТСЕЛЕРІВ, У ЯКИХ МАЙСТЕРНО ПОЄДНАНІ ДЕТЕКТИВНА ІНТРИГА, НАПРУЖЕНИЙ ПСИХОЛОГІЧНИЙ ТРИЛЕР І ЛЮБОВНА ЛІНІЯ. ЗАГАЛЬНИЙ НАКЛАД ОДИНАДЦЯТИ РОМАНІВ ГЕЙЛІ СЯГНУВ 170 МІЛЬЙОНІВ ПРИМІРНИКІВ, ДЕЯКІ З КНИЖОК БУЛО БЛИСКУЧЕ ЕКРАНІЗОВАНО, ЗОКРЕМА Й «АЕРОПОРТ». ТВОРИ ПИСЬМЕННИКА ПЕРЕКЛАДЕНО СОРОКА МОВАМИ, ЧОТИРИ РОМАНИ ВИЗНАНО БЕСТСЕЛЕРАМИ № 1 ЗА ВЕРСІЄЮ «THE NEW YORK TIMES».



ГЕНЕРАЛЬНИЙ ДИРЕКТОР МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ ЛІНКОЛЬНА МЕЛ БЕЙКЕРС-ФЕЛД І НЕ ПОМТИВ, ЯК УВІЙШОВ У КРУТЕ ЖИТТЄВЕ ПІКЕ. НЕГАРАЗДИ ВДОМА ПІДСИЛИЛИСЯ НЕГАРАЗДАМИ НА РОБОТІ: «БОІНГ-707» ЗАСТРЯГ НА ОДНІЙ ЗІ ЗЛІТНИХ СМУГ. ТИМ ЧАСОМ РЕЙС ДВА «ТРАНС АМЕРИКИ» ПОЧИНАЄ НАБИРАТИ ПАСАЖИРІВ. ПІЛОТ НАВІТЬ НЕ ПІДОЗРЮЄ, ЩО ЄДИНОЮ СМУГОЮ ДЛЯ ПОСАДКИ Є САМЕ ЗАБЛОКОВАНА «БОІНГОМ». АЛЕ ВСЕ ЦЕ АБСОЛЮТНО НІЧОГО НЕ ВАЖИТЬ, КОЛИ ДО АЕРОПОРТУ ЗАХОДИТЬ ЧОЛОВІК, ЩО ЗАПЛАНУВАВ ПІДІРВАТИ СЕБЕ В ОДНОМУ З РЕЙСІВ. ВІН УЖЕ ПОКЛАВ ВИБУХІВКУ ДО СВОЄЇ ВАЛІВКИ, ВІН УЖЕ НА БОРТУ ЛІТАКА...



НЕСПОДІВАНІ ПОВОРОТИ СЮЖЕТУ, ЯСКРАВІ ПЕРСОНАЖІ. «АЕРОПОРТ» Є ОДНОЧАСНО РЕАЛІСТИЧНИМ ЗОБРАЖЕННЯМ «АВІАЦІЙНИХ» БУДНІВ І ЗАХОПЛЮВАЮЧИМ, ГОСТРОСЮЖЕТНИМ РОМАНОМ ПРО ЛЮДСЬКІ СТОСУНКИ.

GOODREADS

WWW.BOOKCLUB.UA

ISBN 978-617-12-5055-0



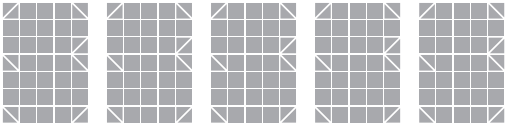
9 786171 250550

# А Е Р О П О Р Т А Р Т У Р Г Е Й Л І





ARTHUR  
HAILEY

Airport 

A NOVEL

АРТУР  
ГЕЙЛІ

 Аеропорт    

РОМАН

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

УДК 821(71)  
Г29

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

Перекладено за виданням:  
Hailey A. Airport : A Novel / Arthur Hailey. — New York : Berkley Books,  
2015. — 440 p.

Публікується за сприяння Doubleday,  
an imprint of The Knopf Doubleday Group,  
a division of Penguin Random House, LLC

Переклад з англійської *Володимира Куча*

*Обережно! Ненормативна лексика!*

Дизайнер обкладинки *Закентій Горобйов*

ISBN 978-617-12-5055-0  
ISBN 978-0-385-04139-3 (англ.)

© Arthur Hailey, Ltd., 1968, 2000  
© Hemiro Ltd, видання українською  
мовою, 2018  
© Книжковий Клуб «Клуб Сімейно-  
го Дозвілля», переклад і художнє  
оформлення, 2018

Ох! Кинув я грубі пута землі.  
І танцювало небо на сміхосрібних крилах.

з поезії «Високий політ»  
Джона Гіллеспі Мегі-молодшого (1922—1941)  
колишнього флайт-лейтенанта<sup>1</sup>  
Королівських військово-повітряних сил Канади

---

<sup>1</sup> Flight Lieutenant — військове звання, що до 1968 року існувало в Королівських ВПС Канади, та згодом змінилося на звання командира. (Тут і далі — примітки перекладача, якщо не вказано інше.)

# ЧАСТИНА ПЕРША

18:30—20:30 [ЦЕНТРАЛЬНИЙ ЧАСОВИЙ ПОЯС]

1

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 найноровішої, найжорсткішої зимової бурі за останню півдюжину років. Вона тривала вже три дні. Тепер, наче гно-яки на побитому, ослабленому тілі, то тут, то там, постійно виникали проблемні місця.

Фургон з їжею компанії «Юнайтед Ейрлайнз»<sup>3</sup>, завантаже-ний двома сотнями комплексних обідів, загубився та, найімо-вірніше, 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 обслужи-ти, — вже на кілька годин відставав від розкладу. Плутанина з їжею затримала б його ще на довше. Подібні затримки

---

<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).

через різні причини позначалися на діяльності як 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», — чий 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, чю 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, Індіанapolisі 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 наповнювались 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 — 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 море-

---

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

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



продукти», 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 напхом напхані тисячами пасажирів із затриманих та скасованих рейсів. Усюди громадилися купи багажу. Широкий головний зал виглядав так, наче Різдвяного вечора у приміщенні «Мейсіз»<sup>2</sup> вирішили провести футбольний матч.

Високо на даху терміналу нескромний слоган «МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ ЛІНКЛЬОНА — АВІАЦІЙНЕ ПЕРЕХРЕСТЯ СВИТУ» цілком сховався під лапатим снігом.

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

---

<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.

Мел, генеральний директор аеропорту, — стрункий, циба- тий та сповнений дисциплінованої енергії — стояв біля Пуль- та контролю снігоборотьби (ПКС), що розміщувався у дис- петчерській вежі. Він вдивлявся у темряву. Зазвичай з цієї кімнати зі скляними стінами увесь комплекс аеропорту — злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, термінали, рух літа- ків під час зльоту та приземлення — виглядав наче акуратно розташовані елементи конструкції та моделі на макеті, й на- віль уночі їхні форми окреслювало світло. Було тільки одне місце, яке дарувало огляд з більшої висоти, — власне авіа- диспетчерська 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 кіль- ка 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 пів- денний схід, а затим на північ.

Вона перетнула Канзас та Оклагому, тоді спинилася в Аркан- засі, набираючи все більшої сили. Наступного дня, товста й монструозна, вона прогуркотіла вгору долиною річки Міссі- сіпі. Врешті над Іллінойсом буря розгорнулася та майже зовсім спаралізувала штат хуртовинами, морозними температурами та десятидюймовим<sup>2</sup> рівнем снігу протягом однієї доби.

В аеропорту десятидюймовим опадам передував тривалий, хоча й дещо м'якший, снігопад. Наразі сніг не припинявся,

---

<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.

<sup>2</sup> ≈ 25 см.

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>1</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>2</sup> та радіоприймачів. Навколо розташувалися мапи, графіки та дошки для записів, на яких було зазначено 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 відтінок розпачливого благання, чим воно, можливо, й було. Тут, нагорі, розміщувався командний пост прибирання снігу. Його керівник мусив бачити аеропорт загалом, обробляти різні вимоги

---

<sup>1</sup> В Україні цю функцію виконує аеродромна служба аеропорту.

<sup>2</sup> Телеавтограф — аналог сучасного факсу, що використовували для передачі рукописів, креслень тощо.

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, звичайно. 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 збавив 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. Skorистався 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 звіди 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:

---

<sup>1</sup> ≈ 1126 км.

— Ми також переживаємо за той фургон, Денні. Бідний водило-мудак може й замерзнути. Хоча, якщо в нього є ке-бета, 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.

Денні Ферроу відповів, не підводячи очей:

— Я чув, як командир пояснював усе пасажирам. Мовляв, щоб організувати інший фургон, піде ще година, на борту в них буде фільм та випивка, а в Каліфорнії сяє сонечко. Всі проголосували за те, щоб забратися до дідькової матері звідси. Я б теж так зробив.

Мел кивнув, опираючись спокусі взяти відповідальність на себе й розшукати загублений фургон і водія. Будь-яка діяльність була б для нього терапією. Холод, що супроводжував останні кілька днів, у компанії з вологою, спричинилися до того, що у Мела защеміла давня військова травма — нагадування про Корею, яке ніколи не полишало його, — й він щойно знову відчув цей біль. Мел переступив на другу ногу, обіперся, щоб неущкоджена ступня перебрала на себе вагу тіла. Полегшення було короточасне. Майже в ту ж мить, незважаючи на нову позу, біль відновився.

За секунду він уже був радий, що не втрутився. Денні робив саме те, що треба, — посилював пошуки фургона, стягуючи снігоочисники та людей з території терміналу на дорогу по периметру. Паркінг поки що доведеться облишити, й пізніше через це ще буде багато нарікань. Та спочатку потрібно врятувати загубленого водія.

У проміжку між дзвінками Денні попередив Мела:

— Приготуйтеся, скарг буде ще більше. Ці пошуки заблокують дорогу по периметру. Ми затримаємо всі інші фургони з їжею, доки не знайдемо того хлопаку.

Мел кивнув. Скарги були звичною справою в роботі директора аеропорту. В цьому випадку, як передбачив Денні, прокотиться хвиля протестів, коли інші авіакомпанії усвідомлять, що їхні фургони з їжею не проїдуть, якою б не була причина.

Дехто не міг повірити в те, що людині може загрожувати смерть від обмороження в такому центрі цивілізації, як аеропорт, але справи це не міняло. Безлюдні околиці аеропорту були не місцем для безцільних прогулянок у таку ніч. А якщо водій вирішив залишитись у фургоні та заради тепла не глушити мотор, його може швидко вкрити заметом, під яким накопичуватиметься смертоносний чадний газ.

Однією рукою Денні тримав червоний телефон; другою прогортав журнал із надзвичайними наказами — Меловими наказами, ретельно приготованими для таких випадків.

Червоний телефон зв'язував із черговим керівником служби протипожежного забезпечення аеропорту. Денні підсумував ситуацію на цей момент:

— А коли ми встановимо місцезнаходження фургона, потрібно буде відправити туди «швидку», і вам, можливо, знадобиться інгалятор, або обігрівач, або і те, й інше. Та краще не поспішати, доки не знатимемо напевне. Нам не хотілося б іще й вас викопувати, хлопці.

Піт блищав на лисій маківці Денні. Мел знав, що той не у захваті від керівництва ПКС і охочіше залишився б у рідному відділі планування аеропорту, аналізуючи логістику та гіпотези щодо майбутнього авіації. Такі речі були зручно проплановані далеко наперед, часу на роздуми вистачало, зовсім не як посеред безладних проблем сьогоднішньої ночі, які вимагали рішень тут і зараз. Якщо є люди, які живуть минулим, подумав Мел, то Денні Ферроу знаходить спокій у майбутньому. Але, щасливий від того чи ні, не зважаючи на піт, Денні давав собі раду.

Потягнувшись через плече Денні, Мел підняв слухавку телефону, який з'єднував напряму з авіадиспетчерською службою. Відповів керівник польотів.

— Яка там ситуація з «Боїнгом» «Аерео-Мехікан»?

— Нічого не змінилося, містере Бейкерсфелд. Вони вже кілька годин намагаються зрушити його з місця. Поки жодних успіхів.

Конкретно ця проблема почалася невдовзі після настання темряви, коли командир «Аерео-Мехікан», вирулюючи на злітно-посадкову смугу, помилково проїхав праворуч, замість ліворуч від синіх вогнів, які облямовували руліжну доріжку. На жаль, поверхня праворуч, зазвичай вкрита травою, мала проблеми з дренажем, що їх повинні були усунути до закінчення зими. Разом з тим, попри сніг, під поверхнею землі все одно залишалася болотяна трясовина. Через кілька секунд після свого помилкового повороту стодвадцятитонний літак глибоко загруз.

Коли стало зрозуміло, що притиснутий власною вагою літак не зможе вибратися, невдоволених пасажирів висадили, й допомогли їм через багнище й сніг дістатися до поспішно найнятих автобусів. Тепер минуло більш ніж дві години, важкий реактивний літак стояв на місці, а його фюзеляж та хвіст блокували злітно-посадкову смугу три-нуль.

Мел поцікавився:

— Смуга та руліжна доріжка досі непридатні?

— Підтверджую, — доповів керівник польотів. — Ми тримаємо весь вихідний трафік під воротами, тоді відправляємо їх довгим шляхом до інших смуг.

— Повільно просуваєтесь, так?

— Робота сповільнена на п'ятдесят відсотків. Наразі у нас десять рейсів очікують дозволу на руління, ще стільки ж готові завести двигуни.

Це демонструвало, замислився Мел, як терміново аеропортам потрібні додаткові злітно-посадкові смуги та руліжні доріжки. Три роки він наполягав на тому, щоб почати будівництво нової смуги, паралельній три-нуль, а також закликав до кількох інших функціональних удосконалень. Проте комісія з питань



аеропорту, через політичний тиск ділової частини міста, відмовилася затвердити його ідеї. Тиск чинили члени муніципальної ради міста, які з власних інтересів хотіли уникнути облігаційної позики для фінансування такого плану.

— І ще одне, — сказав керівник польотів. — Оскільки три-нуль не діє, нам доводиться відправляти літаки над Медоувудом. Скарги вже почали надходити.

Мел простогнав. Громада містечка Медоувуд, яке прилягало до південно-західних меж аеродрому, була постійною причепою та перешкоджала функціонуванню польотів. Хоча аеропорт діяв ще задовго до появи містечка, мешкаці Медоувуда постійно скаржилися на шум від літаків над головами. Не забарилася й преса. Це призвело до збільшення кількості скарг, де щоразу жорсткіше осуджували аеропорт та його керівництво. Врешті-решт після довгих переговорів, до яких втручалися політики та які супроводжувалися ще більшою публічністю, а також — на думку Мела Бейкерсфелда — серйозними хибними тлумаченнями, аеропорт та Федеральне управління цивільної авіації зі-йшлися на тому, що зліт та посадка реактивних літаків над Медоувудом буде здійснюватися лише за крайньої необхідності. Оскільки аеропорт і без того потерпав через нестачу доступних злітно-посадкових смуг, втрата продуктивності була значною.

Мало того, сторони конфлікту також зійшлися на тому, що літаки, які злітатимуть над Медоувудом, дотримуватимуться заходів зниження шуму — майже одразу після відриву від землі. Це зі свого боку викликало протести серед пілотів; на їхню думку, такі заходи небезпечні. Проте авіакомпанії — зважаючи на гнів громади та свою репутацію — наказали їм підкоритися.

Та навіть це не вдовольнило мешканців Медоувуда. Їхні войовничі лідери і далі протестували, організовували зустрічі та — за останніми чутками — планували судові переслідування аеропорту.

Мел запитав керівника польотів:

— Скільки вже дзвінків? — Навіть не діставши відповіді, він похмуро висноував, що ще багато годин зі своїх робочих днів

йому доведеться віддати на поталу делегаціям, конфліктам і таким само безрезультатним обговоренням, як і до того.

— Здається, як мінімум на п'ятдесят ми відповіли; але були й інші. Телефони починають дзвонити одразу ж після кожного зльоту — навіть на лінії, яких немає в довідниках. Багато б я віддав, щоб дізнатися, звідки вони беруть номери.

— Гадаю, ви кажете людям, які телефонують, що в нас особлива ситуація — буря, одна смуга не діє.

— Ми пояснюємо. Та це нікого не цікавить. Вони просто хочуть, щоб літаки їх не турбували. Деякі кажуть, що байдуже, є в нас проблеми чи нема, пілоти все одно мусять дотримуватися заходів зниження шуму, а от сьогодні вони цього не роблять.

— Та Господи Боже, був би я пілотом, робив би так само. — Як може людина, в якій є бодай натяк на розважливість, загадувався Мел, очікувати, що пілот у таку шалену погоду скидатиме потужність одразу ж після зльоту, до чого й закликали заходи зниження шуму.

— Я також, — сказав керівник польотів. — Хоча, думаю, все залежить від того, з якого боку на це глянути. Якби я жив у Медоувуді, то дотримувався б їхньої точки зору.

— Ти б не жив у Медоувуді. Ти б дослухався до попереджень, які ми давали людям багато років тому, й не зводив там будинок.

— Думаю, так. Між іншим, один з моїх підлеглих сказав, що там сьогодні заплановане ще одне громадське зібрання.

— В таку погоду?

— Скидається, вони налаштовані рішуче. І з почутого зрозуміло: готують нам щось новеньке.

— Що б там не було, — передбачив Мел, — скоро самі про це дізнаємося.

Все одно, міркував він, якщо те громадське зібрання в Медоувуді *справді* відбудеться, шкода, що їм випадає такий зручний шанс озброїтися чимсь свіжим. Безперечно, там будуть присутні преса й місцеві політики, а прямі польоти над їхніми головами, якою б необхідністю ті не були, дадуть достатньо матеріалу для писанини та обговорень. Тож чим

швидше заблокована смуга три-нуль знову почне діяти, тим краще буде для всіх, кого це стосується.

— Скоро, — пояснив він керівнику польотами, — я сам вийду на льотне поле, гляну, що там відбувається. Дам знати, яка ситуація.

— Згода.

Змінюючи тему, Мел поцікавився:

— Мій брат сьогодні на чергуванні?

— Так. Кіт на зміні за індикатором — західний напрямок прибуття.

Західний напрямок прибуття, наскільки Мелові було відомо, був одним з найважливіх, найнапруженіших постів у вежі. Потрібно було керувати всіма вхідними рейсами західного квадранта. Мел завагався, тоді пригадав, що давно знайомий з керівником польотів.

— З Кітом усе гаразд? Є якісь ознаки стресу?

Відповідь прозвучала не одразу.

— Так, ознаки є. Я б навіть сказав, більше, ніж зазвичай.

Обоє чоловіків знали, що стан молодшого брата Мела останнім часом тривожив їх обох.

— Чесно кажучи, — знову озвався керівник польотів, — я б залюбки розвантажив його. Та не можу. Нам бракує людей, і кожен тут під сильним тиском. — Він додав: — Включно зі мною.

— Я розумію та вдячний тобі, що наглядаєш за Кітом, як можеш.

— Ну, на такій роботі більшості з нас доводиться боротися зі втомою час від часу. — Мел відчув, як людина на тому кінці дроту ретельно добирає слова. — Деколи вона вражає розум, а деколи — тіло. В будь-якому разі, коли таке стається, ми стараємося допомагати один одному.

— Дякую. — Розмова Мела не заспокоїла. — Можливо, зайду до вас пізніше.

— Згода, сер. — Керівник польотів повісив слухавку.

«Сер» було простою ввічливістю. Мел не мав влади над авіадиспетчерською службою, яка відповідала лише перед

Федеральним управлінням цивільної авіації зі штаб-квартирою у Вашингтоні. Та стосунки між авіадиспетчерами й керівництвом аеропорту були хорошими, і Мел дбав про те, щоб усе так і залишалось.

Аеропорт, будь-який аеропорт, — це заплутана система частково паралельної відповідальності. Не було єдиної особи, яка б мала верховне командування, водночас жоден сегмент не був повністю незалежним. Як генеральний директор аеропорту, Мел був найближчим до того, щоб вважатися тим, хто керує всіма, проте були сфери, куди, він знав, краще не потикатися. Авіадиспетчерська служба була однією з них, разом зі внутрішнім керівництвом авіакомпаній. Він міг і втручався в питання, що стосувалися аеропорту загалом або добробуту людей, які користаються послугами цього аеропорту. Міг безапеляційно наказати якійсь авіакомпанії прибрати з дверей табличку, яка містила помилкову інформацію або не відповідала стандартам терміналу. Та що діялося за тими дверима було, в межах розумного, винятково справою самої авіакомпанії.

Саме тому директор аеропорту повинен був поєднувати вміння як тактика, так і різнобічного адміністратора.

Мел відклав слухавку телефону ПКС. Денні Ферроу на іншій лінії сварився з начальником паркінгу, змореним чоловіком, який до того кілька годин відповідав на розлучені заяви покинутих напризволяще власників автомобілів. Люди запитували: хіба керівництво аеропорту не знає, що надворі снігопад? І якщо знає, то чому ніхто не поквапиться й не відгорне того снігу, щоб людина могла спокійно проїхати машиною куди та коли їй заманеться, як і має бути в демократичній країні?

— Скажи їм, що ми проголосили диктатуру. — Паркомісцям просто неба, наполягав Денні, доведеться почекати, доки не зміняться пріоритети. Він відправить людей і техніку, як тільки зможе.

Його перервав дзвінок керівника польотами. Новий прогноз погоди провіщав зміну напрямку вітру через годину. Це означає, що зміняться злітно-посадкові смуги, тож чи не

могли б вони поквапитися з очищенням смуги один-сім-лівої? Денні сказав, що зробить усе можливе. Він перепитає керівника «Батарей Конґа» та передзвонить у вежу.

Саме такий тиск безперестанку тривав три доби поспіль від початку снігопаду. Те, що з такою напругою вдавалося впоратись, не пом'якло, ба посилило роздратування Мела через записку, яку йому принесли п'ятнадцять хвилин тому. В записці було вказано:

М —

думаю тб врто попередт — комітт авікмпнй з питань снігбртьб (під впливом верна демереста... чому твій швагер так тебе недолюблює?) задовольняє критичний звіт тм-щ очищення смуг та руліжних доріжок від снігу (як каже в. д.) кепське, непродуктивне...

звіт звинувачує аеропорт (тобто тб) за більшість затриманих рейсів... також вказано що 707 не застряг би якби сніг очистили швидше, краще... тому тепер всі авіакомпанії оштрафовані і т. д. і т. п. вловлюєш що за ситуювина... і де ти — в ній? (в ситуювині тобто) ... швидко вилазь звідти і пішли на каву.

цьом

т

«т» означало Таня — Таня Лівінгстон, агентка з обслуговування пасажирів від «Транс Америки»<sup>1</sup> та Мелова колежанка. Мел знову перечитав записку, як він завше й робив, бо повідомлення від Тані ставали зрозумілишими тільки з другого

---

<sup>1</sup> Trans International Airlines (також відома під назвою Transamerica Airlines) — авіакомпанія, що переважно спеціалізувалася на чартерних рейсах (1947—1986).

разу. Таня, чия робота була чимсь середнім між залагоджуванням конфліктів та зв'язками з громадськістю, не визнавала великі літери. («Меле, хіба це не логічно? Якщо ми скасуємо великі літери, то вирішимо одразу купу інших проблем. От глянь на газети».) Вона дійсно примусила механіка «Транс Америки» виколупати всі клавіші з великими літерами зі своєї офісної друкарської машинки. Хтось на вищому щаблі здійняв бучу з цього приводу, як Мел десь чував, посилаючись на жорстке правило авіакомпанії щодо пошкодження власності компанії. Втім, Тані зазвичай вдавалося вийти сухою з води.

Верн Демерест, згаданий у записці, — це командир екіпажу Вернон Демерест, також працівник «Транс Америки». Демерест був не тільки одним зі старших командирів авіакомпанії, а й войовничим учасником кампанії за Міжнародну асоціацію пілотів (МАП) і, о цій порі року, членом Комітету авіакомпаній з питань снігоборотьби в Міжнародному аеропорту Лінкольна. Комітет перевіряв злітно-посадкові смуги та руліжні доріжки в періоди снігопадів та проголошував їх підходящими, або, іншими словами, придатними для користування літаками. У його складі завжди мав бути один чинний командир, що досі літав.

Вернон Демерест також доводився Мелові швагrom, був одружений зі старшою сестрою Мела, Сарою. Рід Бейкерсфелдів, через традиції та шлюби, мав корені у всіх гілках авіації, як старі сім'ї, що колись об'єднувалися в морській справі. Однак особливо теплих почуттів між Мелом та швагrom, якого перший вважав зарозумілим і пихатим, не було. Інші, як йому було відомо, дотримувалися тієї ж думки. Нещодавно Мел зчепився з командиром Демерестом під час засідання комісії з питань аеропорту, на якому Демерест виступав від імені Міжнародної асоціації пілотів. Мел підозрював, що критичний звіт щодо снігу — ініціатором якого, очевидно, був його швагер — це своєрідна відплата.

Мел звітом особливо не переймався. Які б недоліки в аеропорту не були, Мел знав, що вони дають собі раду з бурею так само, як і будь-яка інша організація. Та все ж таки звіт був ще однією неприємністю. Його розішлють в усі авіакомпанії,

і завтра ж почнуться телефонні дзвінки й записки з вимогою пояснень.

Мел вважав, що йому краще бути поінформованим та до всього готовим. Вирішив, що проконтролює стан прибирання снігу, коли перебуватиме на льотному полі, перевіряючи ситуацію із заблокованою смугою та літаком «Аерео-Мехікан».

За ПКС Денні Ферроу знову балакав зі службою техобслуговування аеропорту. Дочекавшись невеликої паузи, Мел втрутився:

— Я вийду в термінал, а тоді на льотне поле.

Він згадав, що Таня писала в цидулці щодо спільної кави. Спочатку він зайде до себе в кабінет, затим дорогою терміналом зазирне до неї. Думка про це збудила його.

## 2

Щоб спуститися з вежі на антресольний<sup>1</sup> поверх, де розташовувалась адміністрація, Мел скористався спеціальним ліфтом, який працював лише з допомогою спеціального ключа. Хоча у приміщеннях біля його кабінету стояла тиша, столи стенографісток були порожні, а друкарські машинки накріті, всередині світилося. Він увійшов до себе. З шафи біля широкого столу з червоного дерева, за яким він сидів удень, витяг важке пальто й утеплені хутром черевики.

Сьогодні Мел не мав якихось особливих обов'язків у аеропорту. Він залишався на роботі більшу частину часу протягом цієї триденної бурі на випадок надзвичайних ситуацій. Інакше, розмислював Мел, взуваючи й зав'язуючи черевики, він уже давно був би вдома з Сінді та дітьми.

Та чи дійсно так було б?

На яку б об'єктивність ти не претендував, міркував Мел, важко бути впевненим у своїх справжніх мотивах. Можливо, якби не буря, з'явилося б інше виправдання для того, щоб не повертатися. Не повертатися додому останнім часом,

---

<sup>1</sup> Антресолі — верхній напівповерх.

здавалося, стало для нього звичкою. Звісно, однією з причин була його робота. Вона забезпечувала достатню кількість мотивів, щоб додатково залишитися в аеропорту, де він останнім часом мав великі проблеми, окрім сьогodнішньої веремії. Але — якщо бути чесним із самим собою — аеропорт також дарував шляхи втечі від постійних сутичок із Сінді, які зараз, здавалося, виникали щоразу, тільки-но вони опинялися віч-на-віч.

— Та ну його до дідька, — прорізав тишу кабінету вигук Мела.

Він побрів до столу. Швидкий погляд на видрукуване нагадування від його секретарки підтвердив те, що він тільки-но згадав. Сьогodні мав відбутися черговий нудотний благодійний захід його дружини. Тиждень тому Мел з великою відразою погодився прийти. То була коктейльна вечірка з вечерею (як було вказано в записці) у чванливому готелі «Лейк Мічиган Інн» у центрі міста. В чому полягала благодійність, у записці зазначено не було, але якщо ця причина взагалі раніше згадувалася, Мел про неї забув. То й байдуже. Сходини, які зазвичай відвідувала Сінді Бейкерсфелд, на один копил — однакові й занудні. Справжнім показником гідності — на думку Сінді — був високий соціальний статус її товаришок, членкинь різних комітетів.

На щастя, в ім'я миру з Сінді, вечірка починалася пізно — аж через дві години, і, зважаючи на сьогodнішню погоду, могла б ще пізніше. Тож Мел все одно може встигнути, навіть після перевірки льотного поля. Він міг повернутися, поголитись, переодягнутися у себе в кабінеті й бути в центрі, лишень трішечки запізнившись. Хоча краще повідомити Сінді заздалегідь. Користаючись прямою зовнішньою лінією, Мел набрав домашній номер.

Відповіла Роберта, його старша дочка.

— Привіт, — сказав Мел. — Це твій старий.

На тому кінці дроту голос Роберти прозвучав прохолодно.

— Так, я знаю.

— Як там сьогodні в школі?

— Ти можеш висловлюватися чіткіше, батьку? Було кілька уроків. Який саме тебе цікавить?



Мел зітхнув. Інколи йому здавалося, що домашнє життя розпадається цілком й одразу. Роберту, судячи з усього, охопило те, що Сінді називала напріндженим настроєм. Невже кожен батько, загадувався він, так різко втрачає зв'язок зі своєю донькою, коли їй виповнюється тринадцять? Менше року тому вони обоє були настільки близькими, наскільки взагалі можуть бути батько з дочкою. Мел дуже любив обох своїх доньок — Роберту та її молодшу сестру, Ліббі. Були часи, коли він усвідомлював, що діти — це єдина причина, чому його шлюб досі не розпався. Стосовно Роберти він і раніше знав, що в підлітковому віці у неї з'являться інтереси, яких він не зможе ні поділити, ні до кінця зрозуміти. До цього він був готовий. Чого не очікував, то це того, що вона від нього цілком закриється або ставитиметься з сумішшю байдужості та зверхності. Втім, для об'єктивності, він підозрював, що чимдалі більші незгоди між ним та Сінді аж ніяк не допомагають справі. Діти все відчують.

— Немає значення, — сказав Мел. — Мама вдома?

— Вона пішла. Сказала, якщо ти телефонуватимеш, переказати, що ти мусиш зустріти її в центрі міста, і постарайся хоч раз не запізнитися.

Мел стримав своє роздратування. Роберта, без сумніву, чітко повторювала слова Сінді. Він ніби на власні вуха чув, як його дружина їх промовляє.

— Якщо мама телефонуватиме, скажи їй, що я можу трішки запізнитися і що я нічого з цим не вдію. — Якийсь час панувала тиша, тож він запитав: — Ти мене чуєш?

— Так, — відповіла Роберта. — Ще щось, батьку? Я мушу виконувати домашнє завдання.

Він процідив крізь зуби:

— Так, є ще дещо. Змініть свій тон, юна леді, та покажіть трохи більше поваги. І крім того, ця розмова закінчиться саме тоді, коли я вважатиму за потрібне.

— Як скажете, батьку.

— І припини називати мене батьком!

— Дуже добре, батьку.

Мел ледве не розсміявся, та подумав, що краще стриматися.

Він запитав:

— Вдома все гаразд?

— Так. Але з тобою хоче поговорити Ліббі.

— Хвилинку. Я збирався тобі сказати — у зв'язку з бурею я, можливо, сьогодні не ночуватиму вдома. В аеропорту багато всього коїться. Мабуть, потім повернуся й посплю тут.

Ще одна пауза, так, ніби Роберта зважувала, чи вдасться їй відбутися ще однією спритною відповіддю: *То що ще нового?* Очевидно, вона вирішила, що не варто.

— Дати слухавку Ліббі?

— Так. На добраніч, Роббі.

— На добраніч.

Почувся нетерплячий шурхіт, коли слухавка перейшла з рук у руки, а затим тонкий, з придихом голос Ліббі.

— Татку, татку! Вгадай — що!

Ліббі завжди говорила трохи захекано, так, ніби для семирічної дитини життя з таким захопленням неслося вперед, що їй доводилося постійно прискорюватись та не відставати.

— Дай подумаю, — сказав Мел. — Знаю, ти сьогодні весело побавилася в снігу.

— Ага. Але це не те.

— Тоді я не можу вгадати. Мусиш розповісти мені.

— Ну, в школі міс Керзон сказала, що ми на домашнє повинні написати все хороше, що має з нами статися наступного місяця.

Він з любов'ю подумав про це: міг зрозуміти ентузіазм Ліббі. Для неї майже все було цікавим та хорошим, а ті кілька речей, які такими не були, можна було відтрити геть і швидко забути. Скільки ще протриває ця її весела невинність, замислився він.

— Це гарно, — сказав Мел. — Мені подобається.

— Татку, татку! Ти мені допоможеш?

— Якщо зможу.

— Мені потрібна карта лютого.

Мел усміхнувся. Ліббі мала власну вербальну стенографію, яка інколи здавалася більш експресивною, ніж звичні

слова. Мелові спало на думку, що йому теж не завадила б карта лютого.

— У вітальні на моєму столі є календар. — Мел сказав їй, де його знайти, і почув дрібні кроки, коли Ліббі помчала до іншої кімнати, забувши про телефон. Затим стало тихо. Мел припустив, що то, мабуть, Роберта, беззвучно повісила слухавку.

З кабінету генерального директора Мел, прихопивши важке пальто, вийшов на адміністративні антресолі, що тягнулися вздовж будівлі головного терміналу.

Зупинившись, він роздивився переповнений головний зал внизу, який, здавалося, став ще заюрmlенішим за останні півгодини. В зонах очікування всі місця були зайняті. Газетні кіоски й будки з інформацією оточив натовп, серед якого виднілося багато людей у військовій формі. Перед пасажирськими касами всіх авіакомпаній вишикувались черги, деякі тягнулися аж за ріг. Перед касирами та старшими працівниками, чия чисельність зросла через те, що їхні колеги з попередніх змін залишились працювати понаднормово, наче оркестрові ноти, лежали розклади польотів і купони пасажирських квитків.

Затримки та зміни маршрутів, які спричинила буря, випробовували як планування, так і людське терпіння. Просто під Мелом, за касою «Брейніф»<sup>1</sup>, напосідливий чоловік з довгим світлим волоссям та жовтим шарфом голосно проголошував:

— І ви ще маєте нахабство казати мені, щоб я дістався до Нового Орлеана через Канзас-Сіті. Та ви тут географію переписуєте! Зовсім із жиру дурієте!

Касирка, що стояла перед ним, приваблива брюнетка років двадцяти, потерла рукою очі перед тим, як відповісти з професійною терплячістю:

---

<sup>1</sup> Braniff International Airways — американська авіакомпанія (1928—1982).

## Зміст

Частина перша	
18:30–20:30 (Центральний часовий пояс).....	7
Частина друга	
18:30–23:00 (Центральний часовий пояс).....	134
Частина третя	
23:00–01:30 (Центральний поясний час).....	321

Літературно-художнє видання

ГЕЙЛІ Артур  
**Аеропорт**  
Роман

Керівник проекту *В. А. Тютюнник*  
Відповідальний за випуск *О. В. Приходченко*  
Редактор *П. Й. Коробчук*  
Художній редактор *Ю. О. Дзекунова*  
Технічний редактор *В. Г. Євлахов*  
Коректор *Т. М. Новаченко*

Підписано до друку 12.04.2018. Формат 84x108/32.  
Друк офсетний. Гарнітура «FranklinGothicBookITC». Ум. друк. арк. 28,56  
Наклад 3000 пр. Зам. № .

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

Віддруковано у ПРАТ «Харківська книжкова фабрика "Глобус"»  
61052, м. Харків, вул. Різдвяна, 11.  
Свідоцтво ДК № 3985 від 22.02.2011 р.  
[www.globus-book.com](http://www.globus-book.com)



- за телефонами довідкової служби (050) 113-93-93 (МТС); (093) 170-03-93 (life); (067) 332-93-93 (Київстар); (057) 783-88-88

- на сайті Клубу: [www.bookclub.ua](http://www.bookclub.ua)
- у мережі фірмових магазинів див. адреси на сайті Клубу або за QR-кодом

**Надсилається безплатний каталог**

**Запрошуємо до співпраці авторів**

e-mail: [publish@ksd.ua](mailto:publish@ksd.ua)

**Запрошуємо до співпраці художників,  
перекладачів, редакторів**

e-mail: [editor@ksd.ua](mailto:editor@ksd.ua)

**Для гуртових  
клієнтів**

**Харків**

тел./факс +38(057)703-44-57

e-mail: [trade@ksd.ua](mailto:trade@ksd.ua)

**Київ**

тел./факс +38(067)575-27-55

e-mail: [kyiv@ksd.ua](mailto:kyiv@ksd.ua)

**Одеса**

тел./факс +38(067)572-44-28

e-mail: [odessa@ksd.ua](mailto:odessa@ksd.ua)

**Гейлі А.**

Г29 Аеропорт : роман / Артур Гейлі ; пер. з англ. В. Куча. — Харків : Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля», 2018. — 544 с.

ISBN 978-617-12-5055-0

ISBN 978-0-385-04139-3 (англ.)

Генеральний директор Міжнародного аеропорту Лінкольна Мел Бейкерсфелд і не помітив, як увійшов у круте життєве піке. Негарзди вдома підсилюлися негарздами на роботі: «Боїнг-707» застряг на одній зі злітних смуг. Тим часом Рейс Два «Транс Америки» починає набирати пасажирів. Пілот навіть не підозрює, що єдиною смугою для посадки є саме заблокована «Боїнгом». Але все це абсолютно нічого не важить, коли до аеропорту заходить чоловік, що запланував підірвати себе в одному з рейсів. Він уже поклав вибухівку до своєї валізки, він уже на борту літака...

**УДК 821(71)**



Готель «Сент-Грегорі» у Новому Орлеані доживає, можливо, свій останній тиждень. Затишний і старосвітський, він ледь тримається на плаву і ось-ось перетвориться на один зі стандартних закладів готельної імперії Кертіса О'Кіфа. Його працівникам залишається трохи вільного часу, щоб подумати про власне майбутнє, бо готель наче випробовує їх на міцність. Після балу студентського братства ледь не згвалтовано доньку заможного містянина, подружжя герцогів Кройдонських провокує скандал, приховуючи власний злочин, старий пожилець мало не гине від нападу задухи, а до готельних ключів підбирається заїжджий злодій. Усьому має дати раду заступник головного адміністратора Пітер Мак-Дермотт, який ще не знає, на кого він може покластися у ці неспокійні п'ять днів...