

О пів на сьому вечора однієї січневої п'ятниці Міжнародний аеропорт Лінкольна¹, що у штаті Іллінойс, незважаючи на труднощі, продовжував працювати.

Аеропорт трусило — як і всі штати Середнього Заходу² — від найноровістішої, 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»³, 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»⁴, 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

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

² *Midwestern United States* — один з чотирьох географічних регіонів Сполучених Штатів

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

⁴ *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», — 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»¹. 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, 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 доріжки², 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 —

¹ *Trans World Airlines* — одна з найбільших авіакомпаній США (1925).

² Руління — рух літака по землі території 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 швидкопосувний вантаж повинен прийти до місця призначення свіжим та якнайшвидше.

Особливу тривогу в «Американ Ейрлайнз Фрахт»¹ 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»² вирішили провести футбольний матч.

¹ *American Airlines Freight* — відділ авіакомпанії *American Airlines*, що займається авіаційним вантажоперевезенням.

² *Macy's* — одна з найбільших мереж роздрібної торгівлі в США.

Високо на даху терміналу нескромний слоган «МІЖ-НАРОДНИЙ АЕРОПОРТ ЛІНКОЛЬНА — АВІАЦІЙ-НЕ 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 гомстед¹, 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 зляюкісна пухлина, й, продовжуючи зростати, кинулася спершу на південний схід, а затим на північ.

¹ *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 десятидюймовим¹ 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 снігоборотьби² (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, телеавтографів³ та радіоприймачів. Навколо розташувалися мапи, графіки та дошки для записів, на яких було зазначено

¹ ≈ 25 см.

² В Україні цю функцію виконує аеродромна служба аеропорту.

³ 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 окремі дощі 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, на горі, 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 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. 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 миль¹.

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 зазвучав 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.

¹ ≈ 1126 км.

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 неушкоджена ступня перебрала на себе вагу тіла. Полегшення було короткочасне. 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 телефона, який з'єднував напряму з авіадиспетчерською службою. Відповів керівник польотів.

— Яка там ситуація з «Боїнгом» «Аеро-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 «Аеро-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, мешканці 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 зійшлися 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 вояовничі 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 розважливність, 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 Медуовуді *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 що швидше заблокована смуга три-нуль знову почне діяти, то 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 найважчих, 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 залишалося.

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 користуються 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 телефона ПКС. Денні Ферроу на іншій лінії сварився з начальником паркінгу, змореним чоловіком, який до того кілька годин відповідав на розлючені заяви покинутих напризволяще власників автомобілів. Люди запитували: хіба керівництво аеропорту не знає, що надворі снігопад? І якщо знає, то чому ніхто не поквартиться 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 почекаати, 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 поквартитися з очищенням смуги один-сім-лівої? Денні сказав, що зробить усе можливе. Він перепитає керівника «Батарей Конга» та передзвонить у вежу.

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

М —

думаю тб врто попередт — комітт авікмпнї 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 все таке. вловлюєш що за ситуйовина... і де ти — в ній? (в ситуйовині тобто)... швидко вилазь звідти і пішли на каву.

Цьом

т

«т» означало Таня — Таня Лівінгстон, агентка з обслуговування пасажирів від «Транс Америки»¹ та Мелова колежанка. Мел знову перечитав записку, як він завше й робив, бо повідомлення від Тані ставали зрозумілішими тільки з другого 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 справді примусила механіка «Транс Америки» виколупати всі клавіші з великими літерами зі своєї офісної друкарської машинки. Хтось на вищому щаблі здійснював бучу з цього приводу, як Мел десь чував, посилаючись на жорстке правило авіакомпанії щодо пошкодження корпоративної власності. 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

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

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 швагром, 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 швагром, 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 антресольний¹ 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 накриті, 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, розмірковував Мел, взуваючи й зав'язуючи черевики, він уже давно був би вдома із Сінді та дітьми.

Та чи справді 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, 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 сьогоднішньої веремії. Але — якщо бути чесним із самим собою — аеропорт також дарував шляхи втечі від постійних

¹ Антресолі — верхній напівповерх.

сутічок 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 відрукуване нагадування від його секретарки підтвердив те, що він тільки-но згадав. Сьогодні 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 із Сінді, вечірка починалася пізно — аж через дві години, і, зважаючи на сьогоднішню 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 проходно.

— Так, я знаю.

— Як там сьогодні в школі?

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