

АРТУР ХЕЙЛИ

АЭРОПОРТ



*ИЗДАТЕЛЬСТВО АСТ
МОСКВА*

УДК 821.111-31(73)
ББК 84(7Coe)-44
Х35

Серия «Эксклюзивная классика»

Arthur Hailey
AIRPORT

Перевод с английского *Т. Кудрявцевой, Т. Озерской*

Серийное оформление *А. Фереза, Е. Ферез*

Печатается с разрешения издательства Doubleday,
an imprint of The Knopf Doubleday Publishing Group,
a division of Random House, LLC.

Хейли, Артур.

Х35 Аэропорт : [роман] / Артур Хейли ; [пер. с англ.
Т. Кудрявцевой, Т. Озерской]. — Москва : Издатель-
ство АСТ, 2023. — 608 с. — (Эксклюзивная классика).

ISBN 978-5-17-982926-3

«Аэропорт» — роман-бестселлер Артура Хейли, вышед-
ший в 1968 году. Вымышленный город, где находится круп-
нейший аэропорт, неожиданно накрывает снежный буран,
поэтому все службы работают в экстренном режиме.

На сотрудников аэропорта обрушивается одна проблема
за другой, начиная от сгнувшей непонятно где машины с
продуктами до страшной аварии на борту одного из самолё-
тов. А ко всему прочему добавляются обострившиеся личные
проблемы героев, их сложные душевные драмы — вот в такой
запутанный клубок сюжетных линий завяжется действие ро-
мана, уместившееся в один пятничный вечер.

По роману «Аэропорт» в 1970 году был снят фильм с ве-
дущими голливудскими актёрами — десять номинаций на
премию «Оскар»! После этой экранизации вышло ещё три
сиквела.

УДК 821.111-31(73)
ББК 84(7Coe)-44

© Arthur Hailey, 1968

© Перевод. Т. Кудрявцева, 2014

© Перевод. Т. Озерская, наследники, 2014

ISBN 978-5-17-982926-3

© Издание на русском языке AST Publishers, 2023

Содержание

Часть первая (18.30—20.30)	3
Часть вторая (20.30—23.00)	142
Часть третья (23.00—1.30).....	352

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ (18.30—20.30)

1

Январь. Пятница. Шесть тридцать вечера. Международный аэропорт имени Линкольна в Иллинойсе был открыт, но все его службы работали с предельным напряжением.

Над аэропортом, как и над всеми штатами Среднего Запада, свирепствовал сильнейший буран, какого здесь не было лет пять или шесть. Вот уже трое суток не переставая валит снег. И в деятельности аэропорта, как в больном, измученном сердце, то тут, то там стали появляться сбои.

Где-то на летном поле затерялся в снегу пикап «Юнайтед эйрлайнз» с обедами для двухсот пассажиров. Невзирая на снег и наступившую темноту, пикап искали, но пока тщетно — ни машины, ни шофера найти не удалось.

Вылет самолета ДС-8 компании «Юнайтед эйрлайнз», для которого пикап вез еду, в беспосадочный рейс на Лос-Анджелес и так уже задерживался на несколько часов. А теперь из-за пропавшего пикапа он вылетит еще позже. Впрочем, это был не единственный случай задержки — около сотни самолетов двадцати других авиакомпаний, пользующихся международным аэропортом Линкольна, не поднялись вовремя в воздух.

Объяснялось это тем, что вышла из строя взлетно-посадочная полоса три-ноль: «Боинг-707» авиакомпании «Аэро Мехикан» при взлете чуть-чуть съехал с бетонированного покрытия и сразу застрял в раскисшей под снегом земле. Вот уже два часа, как люди бились, стараясь сдвинуть с места огромный лайнер. И теперь компания «Аэро Мехикан», исчерпав собственные ресурсы, обратилась за помощью к «ТВА».

Поскольку полоса три-ноль оказалась заблокированной, командно-диспетчерскому пункту пришлось установить жесткий контроль над воздухом и ограничить прием самолетов с близлежащих аэропортов Миннеаполиса, Кливленда, Канзас-Сити, Индианаполиса и Денвера. И тем не менее двадцать самолетов кружили над аэропортом, запрашивая о посадке, так как у них кончалось горючее. А на земле в два раза больше машин ждало отправки. И все же КДП отменил все вылеты, пока не разрядится обстановка в воздухе. В результате у аэровокзала, на рулежных дорожках и у выходных ворот стояло множество самолетов с запущенными двигателями, уже готовых к взлету.

На складах всех авиакомпаний скопилось множество грузов, в том числе и срочных, но ни о каких скоростных перевозках, естественно, не могло быть и речи. Инспекторы грузовых перевозок с волнением следили за состоянием скоропортящегося товара — оранжерейных цветов, отправляемых из Вайоминга в Новую Англию; пенсильванского сыра для Аляски; замороженного зеленого горошка для Исландии; живых омаров, которых с Восточного побережья США пересылали через полюс в Европу. Омары эти уже на другой день появятся в меню эдинбургских и парижских ресторанов в качестве «свежих продуктов местных морей», и американские туристы по неведению будут охотно их заказывать. Буран или не буран, а скоропортящиеся товары, согласно контракту, положено доставлять к месту назначения свежими — и быстро.

Особое волнение у служащих вызывал груз авиакомпании «Америкэн эйрлайнз» — несколько тысяч индюшат, которые всего два-три часа назад вылупились из яиц. График их появления на свет и последующей отправки самолетом разрабатывается за много недель до того, как индюшка садится на яйца. По этому графику живые птицы должны быть доставлены на Западное побережье через сорок восемь часов после рождения — предельный срок, в течение которого крошечные существа могут прожить без еды и питья. При соблюдении этих условий доставку удастся осуществить без потерь. Если же индюшат в дороге покормить, они не только пропахнут сами — пропахнет и самолет, так что потом в него несколько дней не войдешь. И вот теперь график был нарушен уже на несколько часов. Поэтому решили снять один самолет с пассажирской линии и предоставить его индюшатам — нежный груз получал, таким образом, приоритет над всеми грузами и пассажирами, включая даже «особо важных персон».

В здании аэровокзала царил хаос. Залы ожидания были забиты до отказа — тысячи пассажиров ждали вылета; одни рейсы задерживались, а другие были и вовсе отменены. Всюду громоздились горы багажа. Огромный центральный зал походил на трибуны стадиона в момент ожесточенного футбольного матча или на универсальный магазин «Мейси» в канун Рождества.

Сиявшая обычно на крыше аэровокзала лихая надпись «Международный аэропорт Линкольна — воздушный перекресток мира» была сейчас скрыта метелью.

Самое невероятное, подумал, глядя на все это, Мел Бейкерсфелд, что аэропорт еще как-то функционирует.

Управляющий аэропортом — высокий, сухощавый, удивительно собранный — стоял в башне у пульта управления снежной командой и всматривался в темноту. Обычно из этой стеклянной комнаты был отлично виден весь аэропорт: взлетно-посадочные полосы,

рулежные дорожки, складские помещения. Правда, все самолеты в воздухе и на земле выглядели как модели на макете, но силуэты их четко вырисовывались даже вечером при свете прожекторов. Более широкий обзор открывался только с КДП — командно-диспетчерского пункта, расположенного в той же башне и занимавшего два верхних этажа.

Но сегодня лишь расплывающиеся точки ближних огней слабо мерцали сквозь густую пелену гонимого ветром снега. Да, подумал Мел, о нынешней зиме еще многие годы будут вспоминать на совещаниях метеорологов.

Родилась эта снежная буря пять дней назад где-то в горах Колорадо. Она возникла в виде снежного смерча высотой с небольшой холм, и метеорологи, вычерчивая для авиалиний карты погоды, либо пренебрегли таким пустяком, либо вовсе его не заметили. И вот, словно в отместку им, смерч стал расти и превратился в настоящее бедствие, в ураган, который помчался сначала на юго-восток, а потом повернул на север.

Он пронесся над Канзасом и Оклахомой и, словно решив набраться сил, задержался в Аризоне. А на другой день, окрепнув и разъярившись, всей своей мощью обрушился на долину Миссисипи. Но только над Иллинойсом буря разыгралась вовсю: температура упала, и штат сковало холодом — за одни сутки землю покрыл десятидюймовый слой снега.

Сначала над аэропортом шел легкий снежок. Потом он повалил с безудержной силой: не успевали машины расчистить сугробы, как ветер наметал новые. Люди на снегоуборке буквально валились с ног. За последние два-три часа уже нескольких человек пришлось отправить домой, так как они падали от усталости, хотя в аэропорту на случай подобных чрезвычайных обстоятельств всегда есть где передохнуть и по очереди поспать.

Мел услышал, как стоявший рядом с ним Дэнни Фэрроу, его заместитель, который отвечал сейчас за

расчистку снега, вызвал по радиотелефону центр по борьбе с заносами:

— Мы теряем автомобильные стоянки. Вышлите еще шесть снегоочистителей и команду «Банджо» к «игрек семьдесят четыре»!

Дэнни находился перед пультом управления — собственнно, даже не пультом, а скорее широкой доской с тремя консолями. Перед ним и двумя его помощниками, сидевшими справа и слева от него, выстроилась батарея телефонов, телеаппаратов и радиоприемников. На столе лежали карты, графики и бюллетени, фиксирующие местоположение каждой снегоочистительной машины, равно как и занятых на уборке снега людей. Отдельно фиксировались команды «Банджо», оснащенные специальными снегогребателями. Сейчас в этой комнате жизнь была ключом, но кончался зимний сезон — и помещение пустело, в нем воцарялась тишина.

Лысина Дэнни поблескивала, вся в капельках пота, — он непрерывно делал какие-то пометки на крупномасштабной карте аэропорта. Он повторил свою просьбу центру по борьбе с заносами — она прозвучала как его личная мольба; да так оно, наверное, и было. Здесь, наверху, помещался командный пункт. И тот, кто возглавлял его, должен был представлять себе картину в целом, устанавливать очередность требований и направлять машины туда, где в них больше нуждались. Сложность заключалась в том — и, должно быть, именно это раздражало Дэнни, потому он так и потел, — что те, кто трудился там, внизу, ведя неустанную борьбу со снегом, не всегда разделяли его точку зрения относительно того, где прежде всего нужна помощь.

— Ясно, ясно!.. Еще шесть снегоочистителей!.. — послышался в радиотелефоне раздраженный голос с другого конца аэропорта. — Сейчас попросим у Санта-Клауса. Он тут околачивается где-то поблизости. — Пауза. И более раздраженно: — Умнее ничего не придумали?

Мел взглянул на Дэнни и покачал головой. Он узнал голос в радиотелефоне — это был старший механик, работавший, по всей вероятности, без передышки с тех пор, как начался буран. В такую непогоду трудно держать себя в руках — это понятно. Обычно после напряженной, снежной зимы механики и дирекция устраивают мужское застолье, так называемый «вечер замирения». Да, уж в этом году непременно придется такой устраивать.

Дэнни попытался образумить смутьяна:

— Но мы же послали четыре снегоочистителя на поиски этого пикапа с едой. Они сейчас должны уже быть свободны.

— Они, конечно, были бы свободны... если бы нашли пикап.

— Как, его до сих пор не нашли? Да чем же вы там, черт бы вас побрал, занимаетесь — ужинаете, что ли, или девчонок щупаете? — И Дэнни тотчас повернул ручку, микшируя звук, чтобы раздавшийся по радиотелефону голос не грохотал в мембране.

— А вы там в своем курятнике имеете хоть какое-нибудь представление о том, что происходит на поле? Не мешало бы все-таки время от времени поглядывать в окно! У нас же тут как на Северном полюсе — никакой разницы!

— Заткнул бы ты глотку, Эрни, — посоветовал Дэнни. — А то не ровен час на таком ветру и простыть недолго.

Слушая этот обмен любезностями, Мел понимал, что хоть и не все в их перепалке надо принимать всерьез, однако обстановка на летном поле действительно тяжелая. Мел сам всего час назад там проезжал. И хотя пользовался он служебными дорожками и знал весь аэропорт как свои пять пальцев, сегодня ему было непросто ориентироваться и он несколько раз сбивался с пути.

Мел ездил в центр по борьбе с заносами, где работа давно кипела вовсю. Если пульт управления можно

было бы назвать командным пунктом, то центр по борьбе с заносами являлся чем-то вроде штаба на передовой. Здесь вечно толкались усталые рабочие и десятники — одни взмокшие от пота, другие промерзшие до костей, и постоянные, и временные, — плотники, электрики, водопроводчики, служащие, полицейские. Временных набирали из числа тех, кто работал в аэропорту, и, пока валил снег, платили им полтора жалования. Все они знали, что надо делать, так как за лето и осень подобно солдатам прошли обучение и умели расчищать от снега взлетные полосы и дорожки. Вид рабочих, усиленно машущих лопатами жарким солнечным днем рядом с работающими вхолостую ревушими снегоочистителями, не раз веселил зевак. Если же кто-то выражал удивление по поводу столь тщательной подготовки, Мел Бейкерсфелд напоминал, что очистить от снега оперативные площадки аэропорта — дело нешуточное: ведь это все равно что очистить семисотмильное шоссе.

Центр по борьбе с заносами, как и пульт управления здесь, в башне, функционировал только зимой. Это было большое мрачное помещение над одним из гаражей. И властвовал там диспетчер. По голосу, звучавшему сейчас в радиотелефоне, Мел понял, что диспетчера сменили — возможно, он пошел поспать в «вытрезвителе», как не без юмора называли в аэропорту общежитие для людей, занятых на снегоуборке.

Радиотелефон снова ожил, и Мел узнал на этот раз голос старшего техника:

— Мы ведь тоже волнуемся по поводу этого пикапа, Дэнни. Бедняга шофер может здорово промерзнуть там, на поле. Хотя с голоду, конечно, не помрет, если у него котелок варит.

Пикап отъехал от «рейсовой кухни» и направился к аэровокзалу часа два назад. Путь его лежал по периметру летного поля и обычно длился около четверти часа. Но пикап так и не прибыл к месту назначения —

шофер явно заблудился и застрял где-то в снегу. «Юнайтед эйрлайнз» послала за ним поисковую команду, но розыски ни к чему не привели. И теперь за дело взялось руководство аэропорта.

— А этот самолет «Юнайтед эйрлайнз» вылетел или нет? Отправился без еды? — спросил Мел.

Дэнни Фэрроу ответил, не отрывая взгляда от карт:

— Командир корабля предоставил решать этот вопрос пассажирам. Сказал, что потребуется еще час, чтобы подогнать новый пикап, а на борту есть выпивка, им покажут кино, и в Калифорнии светит солнце. И все высказались за то, чтобы поскорее убраться отсюда. Я бы тоже так поступил.

Мел кивнул. Ему очень хотелось самому взяться за дело и отыскать пропавший пикап и шофера. Но он подавил в себе это желание, хотя любая деятельность была бы для него сейчас благом. Холодная сырая погода, стоявшая эти несколько дней, возродила боль в покалеченной ноге, напоминая о Корее. Он переменял позу, перенес всю тяжесть тела на здоровую ногу. Но облегчение было лишь минутным. И боль очень скоро возобновилась.

Постояв немного возле Дэнни, Мел подумал, что правильно поступил, решив не вмешиваться. Дэнни делал все как надо: снял несколько снегоочистителей, работавших возле аэровокзала, и срочно направил их на дорогу, проложенную по краю поля. Ничего не поделаешь: приходилось отказаться на время от расчистки стоянок для машин, невзирая на любые скандалы. Прежде надо отыскать исчезнувшего шофера.

Отдавая соответствующее распоряжение, Дэнни предупредил Мела:

— Приготовься к потоку жалоб. Поисковая партия вынуждена будет блокировать окружную дорогу. Придется задержать все пикапы с продовольствием, пока мы не найдем этого парня.

Мел кивнул. Такая уж у него работа, что жалоб не избежать. В этом случае — тут Дэнни был прав — они посыплются как из рога изобилия, когда компании узнают, что их пикапы с продовольствием задержаны в пути, а по каким соображениям — не важно.

Найдутся такие, которые ни за что не поверят, что человек может погибнуть здесь, в центре цивилизации, только оттого, что находится под открытым небом, и тем не менее это вполне может произойти. Далекие окраины летного поля не место для прогулок в такую ночь. Если же шофер решит сидеть в машине с включенным мотором, его быстро занесет снегом и он может потом умереть от скопления углекислого газа.

Одной рукой Дэнни держал трубку красного телефона, а другой листал правила поведения на случай чрезвычайных обстоятельств, тщательно составленные, кстати, самим Мелом.

Красный телефон служил для связи с дежурным пожарной команды аэропорта, и Дэнни коротко изложил ему ситуацию.

— А как только мы отыщем пикап, высылайте туда «скорую помощь» — может, потребуется респиратор или обогреватель, а возможно, и то, и другое. Но лучше не выезжайте, пока не будет точно установлено местонахождение пикапа. А то еще и вас, ребята, придется откапывать.

Капельки пота покрывали теперь уже всю лысину Дэнни. Мел понимал, что Дэнни работает у пульта скрепя сердце: ему куда больше по душе то, чем он обычно занимается, планируя деятельность аэропорта, строя гипотезы и логические предположения о будущем авиации. Вот там можно размышлять не спеша, прикинуть заранее все возможности, а не решать проблему с ходу, немедленно. И Мел подумал, что есть люди, которые живут прошлым, а есть такие, как Дэнни Фэрроу, которые бегут от настоящего в будущее. Но

счастлив был сейчас Дэнни или несчастлив, он все-таки справлялся с делом, хоть и потел.

Протянув руку поверх его плеча, Мел взял трубку прямого телефона, связывающего пульт с КДП. Ему ответил руководитель полетов.

— Как там у вас с «Боингом-707» компании «Аэreo Мехикан»?

— Да все так же, мистер Бейкерсфелд. Мы уже два часа бьемся, чтобы сдвинуть его с места. Пока ничего не получается.

Эта беда случилась, когда стемнело и пилот компании «Аэreo Мехикан», ведя машину к взлету, взял по ошибке правее огней, ограждающих рулежную дорожку. Тут как на грех травянистый грунт не имел стока — его собирались сделать, когда кончится зима. А пока под толстым слоем снега находился еще более толстый слой грязи. И вот, свернув не в ту сторону, стодвадцатитонный самолет глубоко увяз в грязи.

Когда стало ясно, что нагруженный самолет своими силами выбраться из этой жижи не сможет, с него сняли разгневанных, ворчащих пассажиров и по грязи и снегу отвели к спешно подброшенным автобусам. С тех пор прошло два часа, а огромный реактивный лайнер все еще стоял на прежнем месте, перекрывая собой полосу три-ноль.

— Значит, полоса и рулежная дорожка все еще не введены в строй? — спросил Мел.

— Совершенно верно, — ответил руководитель полетов. — Мы задержали все вылеты у выходных ворот и направляем машины на другие полосы.

— Здорово эта история нарушает график?

— Процентом на пятьдесят. Сейчас у нас десять рейсов дожидаются разрешения выйти на рулежную дорожку и еще с десяток ждут, когда им позволят запустить двигатели.

Вот оно, наглядное доказательство того, сколь настоятельно нужны аэропорту дополнительные взлетно-

посадочные полосы — ВПП — и рулежные дорожки, подумал Мел. Уже целых три года он тщетно доказывал необходимость сооружения новой полосы параллельно три-ноль, равно как и других реконструкций. Но Совет уполномоченных под нажимом городских политических боссов неизменно отклонял его предложения. Объяснялось это тем, что городской муниципалитет по каким-то своим соображениям не желал выпускать новый заем, а это, безусловно, потребовалось бы для финансирования такого рода начинаний.

— Беда еще в том, — добавил руководитель полетов, — что из-за невозможности использовать полосу три-ноль самолеты взлетают над Медоувудом. И от туда уже стали поступать жалобы.

Мел чертыхнулся. Городок Медоувуд, расположенный на юго-западе от аэропорта, был как заноза у него в мозгу и немало осложнял ему работу. Хотя аэропорт был построен задолго до городка, жители Медоувуда непрестанно в самой резкой форме жаловались на шум, который создают самолеты, пролетая у них над головой. В эту кампанию вскоре ввязалась пресса, что повлекло за собой новые жалобы и яростные нападки на аэропорт и его руководство. Наконец, после долгих переговоров, после шумихи в печати и, по мнению Мела Бейкерсфелда, серьезных передержек, где немалую роль уже играла политика, аэропорту и Федеральному управлению авиации пришлось пойти на уступки и обещать, что реактивные самолеты будут пролетать над Медоувудом лишь в крайних и особых случаях. Однако, поскольку взлетно-посадочных полос и так не хватало, это решение значительно сокращало возможности аэропорта.

Более того, решено было, что самолеты, взлетающие в направлении Медоувуда, поднявшись в воздух, будут тотчас принимать меры для уменьшения шума. Но тут начались протесты уже со стороны пилотов, считавших такую меру чрезвычайно опасной. Однако авиакомпан-

нии, не желая раздражать публику и вызывать нарекания, требовали, чтобы пилоты выполняли приказ.

Невзирая на это, жители Медоувуда не успокаивались. Их воинственные лидеры продолжали протестовать, устраивать демонстрации, а согласно самым последним слухам, намеревались даже подать на аэропорт в суд.

— Много было звонков по этому поводу? — спросил Мел руководителя полетов. И мрачно подумал о том, что вместо работы снова придется часами разбирать петиции, вести споры и беспредметные обсуждения, которые все равно ничего не дадут.

— Да звонков пятьдесят, пожалуй, было. Это те, которым мы отвечали, а наверняка были и такие, которых с нами не соединили. Стоит взлететь самолету, и телефоны у нас начинают звонить — причем не только те, что значатся в телефонной книжке, но и незарегистрированные номера. Много бы я дал, чтобы выяснить, как их узнают.

— Но я надеюсь, вы сказали тем, кто звонил, что мы вынуждены так поступать из-за особых обстоятельств: во-первых, из-за бурана и, во-вторых, потому что вышла из строя ВПП.

— Мы все им объясняем. Но это никого не интересует. Они просто не желают, чтобы самолеты летали над ними, — и все. Есть такие, которые заявляют, что им нет дела до наших проблем, пилоты обязаны уменьшать шум, а они сегодня этого не делают.

— Черт возьми, да будь я пилотом, я тоже не стал бы этого делать! — Ну как может здравомыслящий человек, подумал Мел, требовать, чтобы пилот в такую бурю сразу после взлета снижал нагрузку на двигатели? А только это и уменьшает шум.

— Я тоже, — поддержал его руководитель полетов. — Хотя, конечно, все зависит от точки зрения. Если бы я жил в Медоувуде, может, и я бы рассуждал, как они.