

ВСТУПНЕ СЛОВО

СТІВЕН КІНГ

Чи є в цьому сучасному світі, яким керують технології, люди, котрі насолоджуються польотами? У це складно повірити, та я переконаний, що є. Це пілоти, більшість дітей (крім немовлят, бо тим дошкуляють перепади тиску), різноманітні авіаентузіасти... але на цьому перелік і закінчується. Решту з нас комерційні авіаперельоти зачаровують і захоплюють так само, як колоноскопія. Сучасні аеропорти схильні перетворюватися на надзалюднені зоопарки, де всі шукають точку кипіння терплячості та ввічливості. Рейси запізнюються, скасовуються, багажем кидаються, наче кріслами-мішками, і в чималій кількості випадків він не прибуває разом із пасажирами, котрі розпачливо мріють про чисту сорочку чи хоча б свіжу білизну.

Якщо у вас ранній рейс — хай щастить. Це означає, що вам доведеться о четвертій ранку вилізти з ліжка, аби встигнути пройти реєстрацію і посадку, такі ж заплутані та напружені, як утеча з малої корумпованої південноамериканської країни в 1954 році. У вас є документ із фото? Ви впевнені, що ваші шампунь і кондиціонер налиті в маленькі пластмасові прозорі пляшечки? Ви готові зняти черевики та опромінити свої різноманітні гаджети? Ви впевнені, що ніхто інший не пакував ваш багаж і не мав до нього доступу? Ви готові дозволити просвітити все своє тіло і, можливо, помацати ваші непристойні місця з гарними намірами? Так? Добре. Утім, ви однаково можете

виявити, що на ваш рейс продали забагато квитків, його відклали через технічні або погодні причини, а то й скасували, бо комп'ютер розплавився? А ще нехай вам допоможуть небеса, якщо ви летите, не купивши квиток заздалегідь; можливо, вам пощастило б більше, якби ви купили лотерейний квиток.

Якщо ви подолали ці перепони, можете ввійти в те, що один з авторів цієї антології називає «жахливою оболонкою смерті». «Чи це не перебільшення? — можете запитати ви. — Адже ці слова суперечать фактам». Маєте рацію. Авіалайнери рідко спалахують (однак ми всі бачили бентежні зйомки на мобільні телефони двигунів, що відригують полум'я на висоті десять кілометрів), а польоти рідко закінчуються смертю (статистика каже, що ви ймовірніше загинете, переходячи дорогу, а надто якщо ви телепень і тупитесь в цей час у мобільник). Однак, по суті, ви заходите в наповнену киснем трубу і сідаєте на тонни легкозаймистого авіаційного палива.

Коли вашу трубу з металу й пластмаси запечатають (як — ковтаю слину! — домовину) і вона відірветься від злітно-посадкової смуги, кидаючи позаду себе тінь, що дедалі меншатиме, пам'ятайте про дещо позитивне, крім статистики: ви неодмінно приземлитесь. Цього вимагає гравітація. Єдине питання — коли, з якої причини і скількома шматками (ідеально було б одним). Якщо возз'єднання з матінкою-землею відбудеться на бетонній смузі завдовжки півтора кілометра (сподіваймося, що це буде місце призначення, але будь-які півтора кілометра асфальтованої дороги згодяться), все гаразд. А якщо ні — ваші статистичні шанси на виживання різко зменшуються. Це теж статистичний факт, про який слід поміркувати навіть найдосвідченішому повітряному мандрівникові, коли його рейс потрапить у помітну повітряну яму на висоті десять кілометрів.

У такі миті ви абсолютно нічого не контролюєте. Ви не можете зробити нічого конструктивного, крім як двічі перевірити свій пасок безпеки, поки на кухні калатають тарілки й пляшки, багажні відділення над головою розчахуються, немовлята верещать, ваш дезодорант відмовляється працювати, а стюардеса каже в колонках над головою: «Капітан просить вас залишатися на своїх місцях». Поки ваша забита людьми труба гойдається, крутиться, вібрує і скрипить, ви маєте час поміркувати про тендітність людського тіла і незаперечний факт: ви приземлитесь.

Тепер, коли я забезпечив вас поживою для роздумів під час наступної мандрівки небом, дозвольте запитати: чи є у світі якась інша сфера людської діяльності, що краще пасувала б до антології жахливих і напружених історій на кшталт тієї, яку ви зараз тримаєте в руках? Я гадаю, що немає, пані й панове. Тут є все: клаустрофобія, акрофобія, втрата власної волі. Наші життя завжди висять на волосині, але найчіткіше це розумієш, коли спускаєшся до Ла Гвардії¹ крізь щільні хмари та зливу.

Скажу особисто про себе: ваш редактор значно кращий літун, ніж був раніше. Завдяки моїй кар'єрі романиста, за останні сорок років мені довелося чимало політати, а десь до 1985-го я насправді дуже боявся літати. Я розумів теорію польоту, розумів статистичну безпеку, але все це не допомагало. Почасти мою проблему породжувало бажання (яке досі не минулося) контролювати кожну ситуацію. Я почуваюся безпечно, коли сиджу за кермом, тому що довіряю собі. А коли ви за кермом... то вже не так безпечно (перепрошую). Коли ви заходите в літак і сідаєте, то передаєте контроль незнайомим людям, котрих, можливо, ніколи навіть не побачите.

¹ Аеропорт у Нью-Йорку. (Тут і далі прим. перекл.)

Для мене найгірше те, що з роками я вкрай відшліфував свою уяву. Це нормально, коли я сиджу за столом і вигадую оповідки про те, які жахливі речі можуть статися з дуже милими людьми, і не так нормально, коли мене беруть у заручники в літаку, що повертає на злітно-посадкову смугу, вагається, а потім жене вперед із такою швидкістю, на яку в сімейному автомобілі не наважився б навіть самогубець.

Уява — двогостре лезо, і в ті дні, коли я лише почав чимало літати завдяки своїй роботі, мені нескладно було ним порізатись. Надзвичайно легко зануритись у думки про всі рухомі деталі двигуна за моїм вікном; тих деталей так багато, що кінець їхньої злагодженої роботи здається майже невідворотним. Легко замислитись (насправді неможливо не зробити цього), що означають ці ледь помітні зміни у звуках, які видають мотори, або чому літак раптом нахилився в іншому напрямку і поверхня моєї пепсі нахилиється разом із ним (загрозливо!) у своїй маленькій пластянці.

Якщо пілот виходив у салон трохи побазікати з пасажирами, я розмірковував, чи компетентний другий пілот (звичайно, він не може бути так само компетентним, інакше його б не посадили другим). А може, літак на автопілоті — та уявіть, що автопілот раптом вимкнеться, поки пілот обговорюватиме з кимось шанси «Янкіз», і літак несподівано пірне донизу. А що, як відімкнеться замок багажного відділення? А що, як замерзне шасі? А що, як вікно має дефект, але контролер якості замріявся про свою кохану вдома і прогавив його, і воно вибухне? І якщо вже на те, а що, як у нас влучить метеор і кабіна розгерметизується?

А потім, у середині 1980-х, більшість цих страхів ушухла після майже летального досвіду, коли я вибирався з Фармінгдейльського аеропорту в Нью-Йорку на шляху

до Банґора, штат Мейн. Я переконаний, існує чимало людей — напевно, дехто з них просто зараз читає цю книжку, — котрі мають власні аерострахи: від руйнування передньої опори шасі до того, що літак зіслизне із заледенілої злітно-посадкової смуги. Але це було вкрай близько до смерті; та я досі живий і можу розповісти про це.

Було пізніє пообіддя. День був прозорий, як кришталь. Я летів чартером «Лірджет-35», у якому під час зльоту здається, наче тобі до дупи прив'язали ракету. На цьому «Лірі» я вже багато разів літав. Я знав його і довіряв пілотам, чому ні? Один із них у кріслі ліворуч розпочинав з польотів на винищувачах у Кореї, пережив там незліченні бойові місії й відтоді не припиняв літати. У нього були десятки тисяч годин нальоту. Я дістав роман у паперовій обкладинці та збірник кросвордів, сподіваючись на легкий переліт і приємне возз'єднання з дружиною, дітьми та собакою.

Ми піднялися на дві тисячі метрів, і я розмірковував, чи зможу переконати свою родину піти сьогодні ввечері в кіно, — аж раптом «Лір» немов наштовхнувся на цегляну стіну. Тієї миті я був переконаний, що ми потрапили в повітрі в аварію і всі троє — два пілоти і я — загинемо. Невеличка кухонька розчохнулася і виблювала свій вміст. Подушки на вільних місцях вистрілили в повітря. Маленький літачок нахилився... ще трохи нахилився... і повністю перевернувся. Це я відчув, але не бачив. Я заплющив очі. Життя не промайнуло переді мною. Я не подумав: «Я ж так багато не встиг зробити». Не відчув прийняття (чи неприйняття, якщо вже на те). Просто був переконаний, що мій час прийшов.

А потім літак вирівнявся. Другий пілот кричав із кабіни: «Стіве! Стіве! Там позаду все гаразд?»

Я сказав, що все гаразд. Подивився на сміття в проході, серед якого були бутерброди, салат і шматок чизкейка

з полуничною глазур'ю. Подивився на жовту кисневу маску, що звисала. Я запитав — навдивовижу спокійним голосом, — що сталось. Тоді мій екіпаж із двох людей точно не знав, але вони підозрювали (і пізніше це підтвердилося), що ми ледве розминулися з «боїнгом-747» компанії «Дельта», потрапили в хмару його вихлопів і нас відкинуло вітром, наче паперовий літачок.

За двадцять п'ять років, що минули відтоді, я почав ставитись до повітряних мандрів значно життєрадісніше, адже мав безпосередній досвід того, які сильні негаразди можуть витримати сучасні аероплани і як спокійно та ефективно поведуться добрі пілоти (а таких більшість), коли шанси геть невисокі. Один із них сказав мені: «Ти стільки тренуєшся знову і знову, що, коли шість нудних годин перетворюються на дванадцять секунд максимальної небезпеки, точно знаєш, що саме робити».

В історіях, надрукованих нижче, ви зустрінетеся з усім — від грімліна, який влаштувався на крилі «боїнга-727», до невидимих чудовиськ, котрі живуть високо над хмарами. Ви дізнаєтесь про подорожі в часі й літаки-привиди. А головне — переживете ті дванадцять секунд максимальної небезпеки, коли найгірші речі, які можуть трапитися високо в повітрі, насправді трапляються. Переживете клаустрофобію, боягузтво, жах і миті хоробрості. Якщо плануєте подорож компаніями «Дельта», «Американ», «Саутвест» чи іншими, раджу прихопити книжку Джона Грішема або Нори Робертс замість цієї. Навіть якщо ви в безпеці на землі, вам, можливо, захочеться надійно і міцно пристебнутися.

Адже прогулянка буде бурхливою.

Стівен Кінг
2 листопада 2017 року

ВАНТАЖ

Е. МАЙКЛ ЛЬЮЇС

Е. Майкл Льюїс, котрий пілотуватиме наш перший політ, навчався письменництва в Університеті П'юджет-Саунд і живе на тихоокеанському Північному Заході. Дозвольте його майстрові вантажно-розвантажувальних робіт швиденько посадити вас у літак «Локгід С-141А Старліфтер» (на кшталт того, що демонструють у Макхордському музеї авіації і який буцімто населений привидами), що вже готовий вилетіти з Панами, щоб доставити допомогу в США. «Старліфтер» — це робоча конячка, здатна перевозити понад тридцять тонн вантажу на короткі відстані. Також він може вмістити сотню парашутистів, сто п'ятдесятьох бійців, вантажівки й джипи, навіть МБРи¹ «Мінітмен». Або й менші вантажі. Приміром, труни. Від деяких історій у вас кров холодне в жилах, а від цієї сантиметр за сантиметром піде мороз поза шкірою, і вона надовго застрягне у вашій голові. Ласкаво просимо на борт.

ЛИСТОПАД 1978 РОКУ

Мені наснився вантаж. Тисячі контейнерів у багажному відділенні літака, усі з необробленої сосни, тріски якої простромлюють навіть робочі рукавиці. Вони були позначені нерозбірливими цифрами й химерними абрєвіатурами, що несамовито мерехтіли тьмяним червоним світлом. Це мали б бути автомобільні шини для

¹ Міжконтинентальні балістичні ракети.

джипів, однак деякі були завбільшки з будинок, а інші маленькі, як свічки запалювання; і всі були прив'язані до палет чимось на кшталт гамівних сорочок. Я спробував перевірити всі, але їх було забагато. Посунув контейнер, із нього пролунав якийсь шурхіт, а потім вантаж упав на мене. Я не міг дотягнутися до інтеркома, щоб повідомити пілота. Вантаж притиснув мене тисячею маленьких го-стрих пальчиків, коли літак перевернувся; вибивав із мене дух, коли ми пірнули вниз, навіть коли впали, а інтерком зайшовся схожим на плач дзвоном. Але був ще якийсь звук, що лунав ізсередини контейнера в мене під вухом. Усередині щось борсалось, мокре й гидке, чого я не хотів бачити, але це щось прагнуло вибратися на волю.

Його змінив інший звук, наче хтось віддирав планшет від металевої рами мого ліжка в помешканні для екіпажу. Я розплющив очі. Якийсь пілот — зважаючи на його спітнілий комірець, новачок — стояв наді мною, тримаючи між нами планшет і намагаючись збагнути, чи я, бува, не з тих, хто готовий відірвати йому голову за те, що він робить свою роботу.

— Техніку-сержанте Девіс, — звернувся до мене він, — вас негайно чекають на стоянці.

Я сів і потягнувся. Він подав мені планшет з причепленою вантажною декларацією: розібраний HU-53 з екіпажем, механіками, медперсоналом прямує до... щось новеньке.

— Аеропорт Тімері?

— Це в передмісті Джорджтауна в Гаяні. — Коли я подивився на бланк, він повів далі: — Колишня британська колонія. Тімері колись називався База військово-повітряних сил Аткінсон.

— Що за місія?

— Щось типу масової медичної евакуації експатів з якогось Джонстауна.

Американці в халепі. Більшу частину своєї кар'єри у ВПС я витратив на порятунок американців з халеп. Щиро кажучи, рятувати американців з халепи в біса приємніше, ніж тягати шини для джипів. Я подякував йому й поспіхом натягнув чистий літальний костюм.

Я сподівався вчерегове провести День Подяки в Панамі на Базі військово-повітряних сил Говард — тридцять градусів, фарширована індичка з їдальні, американський футбол на армійському радіо і достатньо часу між рейсами, щоб подобришати й набратися. Рейс із Філіппін сюди минув легко, пасажирів і вантаж уже випустили й відпустили. А тепер це.

Працюючи майстром вантажно-розвантажувальних робіт, звикаєш до уривчастого сну. С-141 «Старліфтер» був найбільшим транспортно-вантажним носієм на службі командування Військово-повітряних сил, здатним підняти понад 30 тонн вантажу або двісті озброєних бійців та віднести їх у будь-яку точку планети. Завдовжки з половину футбольного поля, з високою посадкою та стрілоподібними крилами, що якимось по-кажаннячому звисали над гудроном, із задертим Т-подібним хвостом, опускними дверима і вбудованою вантажною рампою, «старліфтер» не мав конкурентів у перевезенні вантажів. Я був почасти стюардом, почасти вантажником: завдання майстра вантажно-розвантажувальних робіт — якомога ретельніше й безпечніше все запакувати.

Коли весь вантаж підняли на борт, а відомості про центрування і вагу були заповнені, той самий пілот знайшов мене знову; я лаявся на панамський наземний персонал, який залишив на корпусі літака подряпину.

— Сержанте Девіс! Плани змінилися, — повідомив він, перекикуючи завивання автотранспорту, і простягнув мені нову вантажну декларацію.

— Більше пасажирів?

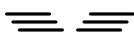
— Нові пасажери. Медики залишаються тут. — Він пробурмотів щось незрозуміле про зміну завдання.

— Хто ці люди?

Я знову нашорошив вуха, щоб почути, що він каже. А може, почув правильно, але, відчуваючи, як скрутило нутрощі, хотів, аби він повторив ще раз. Мені хотілося, щоб я почув його неправильно.

— Похоронна служба.

Саме це, як мені здалося, він сказав.

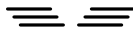


Тімері був типовим аеропортом третього світу — достатньо великий, аби туди міг втиснутися «боїнг-747», але помережаний вибоїнами й забудований іржавими квонсетськими ангарами¹. Низька смуга джунглів навколо поля мала такий вигляд, наче її атакували годину тому. Гелікоптери з дзижчанням здіймались і опускались, а на гудроні юрмились американські військовослужбовці. Я одразу зрозумів, що справи кепські. За стінами нашої пташки від асфальту підіймався жар, погрожуючи розплавити підосшви моїх черевиків, перш ніж я встигну встановити противідкатні тримачі. Наземний персонал американських військових підійшов до нас — їм кортіло швидше розпакувати й зібрати гелікоптер. Один із них, голий до пояса, з зав'язаною на талії сорочкою, простягнув мені вантажну декларацію.

— Не розслабляйтеся, — сказав він. — Щойно розберемося з гвинтокрилом, завантажимо вас. — Він кивнув на щось через плече.

¹ Ангар напівциліндричної форми з гофрованого заліза. Під час Другої світової війни використовувався як тимчасова армійська казарма або господарська будівля. Перші споруди такого типу було зібрано 1941 року в містечку Квонсет-Пойнт, штат Род-Айленд.

Я подивився в тому ж напрямку на мерехтливу рульову доріжку. Труни. Безліч рядів похмурих алюмінієвих домовин сяяли під безжальним тропічним сонцем. Я пам'ятав їх зі своїх польотів до Сайгона шість років тому, коли отримав посаду майстра вантажно-розвантажувальних робіт. Можливо, у мене всередині щось затріпотіло через те, що я мало спав, а може, через те, що вже кілька років не перевозив мерців. Хай там як, я проковтнув клубок у горлі. Подивився на місце призначення: Довер, штат Делавер.



Наземний персонал завантажував свіжі запаси в пасажирський модуль, коли я дізнався, що на зворотному шляху в нас будуть два пасажири.

Перший був зовсім дитиною, на вигляд він щойно закінчив середню школу; мав наїжачене чорне волосся й завеликий маскувальний костюм для джунглів, накрохмалений, чистий, зі знаками розрізнення рядового пілота першого класу. Я сказав йому: «Ласкаво просимо на борт», — і хотів допомогти зайти в двері для екіпажу, але він відсахнувся і мало не вдарився головою об низький одвірок. Гадаю, якби там було більше місця, він би відскочив. Мені в ніс ударив його запах, різкий і лікарняний, — мазь «Vicks VapoRub».

За ним ішла бортмедсестра, рішуча і професійна в ході, вбранні та жестах; на борт вона теж піднялася без допомоги. Я так само привітався з нею. Упізнав: одна з тих, кого я регулярно перевозив із Кларка на Філіппінах до Дананга і в зворотному напрямку на початку своєї кар'єри. Вона була лейтенанткою зі сталевим поглядом і сріблястим волоссям. Колись недвозначно — і то не раз — натякала мені, що будь-який йолоп, котрого вигнали зі школи, виконував би мою роботу краще за мене.