

Артур Хейли

Аэропорт

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 Средне-Западными штатами, свирепствовал сильнейший буран, какого здесь не было лет пять или шесть. Вот уже трое суток не переставая валил 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 DC-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 ждали 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. Инспектора грузовых перевозок с волнением следили за состоянием скропортишегося 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 пересыпали через полюс в Европу. Омары эти уже на другой день появятся в меню единбургских и парижских ресторанов в качестве «свежих продуктов местных морей», и американские туристы по неведению будут охотно их заказывать. Буран или не буран, а скропортишущиеся 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 удается 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 об-

разом, 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 — собственно, 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 снегосгребателями. 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, наверно, 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 смутияна:

— 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, мимшируя 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!

— Заткнулся 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 жалованья. Все они знали, что надо делать, так как за лето и осень подобно солдатам прошли обучение и умели расчищать от снега взлет-

ные полосы и дорожки. Вид рабочих, усиленно машущих лопатами жарким солнечным днем рядом с работающими вхолостую ревущими 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 померт, 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 сырья погода, стоявшая эти несколько дней, возродила боль в покалеченной ноге, напоминая о Корее. Он переменил позу, перенеся

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, высыпайте 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 «Аэро 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 «Аэро 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, стодвадцатitonный 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?

— Процентов 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 оттуда 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 авиакомпании, не желая раздражать публику и вызывать нарекания, требовали, чтобы пилоты выполняли приказ.

Невзирая на это, жители Медоувуда не успокаивались. Их воинственные лидеры продолжали протестовать, устраивая 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 — при-

чем 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.

— Вы бы не жили в Медоувуде. Вы бы послушались нас. А мы уже много лет назад предупреждали людей, чтобы они там не строились.

— Да, пожалуй. Кстати, один мой сотрудник сообщил мне, что они там сегодня снова устраивают сбороище.

— В такую погоду?

— Да, отменять его они вроде не собираются, и, похоже, что-то они там затеваюят.

— Ну, о том, что они затеваюят, — заметил Мел, — мы очень скоро узнаем.

И все же, подумал он, если в Медоувуде действительно состоится митинг, жаль, что аэропорт как раз сегодня подбрасывает им новую пищу для трепотни. Туда, конечно, явятся и пресса, и местные политические боссы, и то, что самолеты будут летать у них над головой — хоть это и вызвано необходимостью, — даст им повод для очередных петиций и разглагольствований. Значит, чем скорее полюса три-ноль войдет в строй, тем лучше будет для всех.

— Через некоторое время я сам выеду на поле, — сказал он руководителю полетов, — и посмотрю, что там происходит. Ждите сообщений с места.

— Есть!

— Кстати, — спросил, переходя к другому, Мел, — мой брат сегодня дежурит?

— Совершенно верно. Кейз сидит у радара — на Западном направлении.

Мел знал, что Западное направление — один из самых напряженных участков в диспетчерской. Работать на Западном направлении — значит наблюдать за всеми самолетами, садящимися в западном квадранте. Мел помедлил, потом решил, что достаточно хорошо знает руководителя полетов и может задать ему вопрос, который тревожил его сейчас.

— А Кейз в порядке? Не слишком нервничает?

Руководитель полетов ответил не сразу.

— Да, пожалуй, я бы даже сказал, нервничает больше обычного.

Они прекрасно понимали друг друга, ибо младший брат Мела в последнее время был для них обоих источником немалого беспокойства.

— Честно говоря, — сказал руководитель полетов, — я бы очень хотел помочь ему, но не могу. У нас не хватает рук, все загружены до предела. — И добавил: — Включая меня.

— Я знаю. И очень ценю то, что вы не выпускаете Кейза из поля зрения.

— Так ведь при такой работе почти у каждого из нас рано или поздно нервы сдают — тут уж ничего не поделаешь. — Мел чувствовал, как руководитель полетов тщательно подбирает слова. — Иной раз человек падает духом. Но когда такое бывает, мы всегда выручаем друг друга.

— Спасибо. — Услышанное не развеяло тревоги Мела. — Может, я попозже загляну к вам.

— Есть, сэр. — И руководитель полетов повесил трубку.

Это «сэр» было просто данью вежливости. Руководитель полетов не подчинялся Мелу. Он отвечал лишь перед Федеральным управлением авиации, находящимся в Вашингтоне. Тем не менее отношения между диспетчерами и аэропортовским начальством всегда были хорошие, и Мел следил за тем, чтобы они не портились.

Аэропорт — любой аэропорт — это сложный механизм, и управлять им нелегко. Нет такого человека, который отвечал бы за все, но и самостоятельно функционирующих участков тоже нет: все переплетено и взаимосвязано. Как управляющий аэропортом, Мел обладал наибольшей полнотой власти, и тем не менее были такие секто-

ры, в работу которых он старался не вмешиваться. Одним из них являлся командно-диспетчерский пункт, другим — представительства авиакомпаний. Мел мог вмешиваться и вмешивался в вопросы, связанные с деятельностью аэропорта в целом или с обслуживанием пассажиров. Он мог, например, приказать авиакомпании снять с двери табличку, которая, по его мнению, сбивала с толку пассажиров или не соответствовала принятым на аэровокзале стандартам. Но то, что происходило за дверью, на которой красовалась эта табличка, естественно, находилось в ведении самой авиакомпании.

Таким образом, управляющему аэропортом надлежало быть не только хорошим администратором, но и тактиком.

Мел положил трубку на рычажок. По другому телефону Дэнни Фэрроу препирался с контролером автостоянки, издерганным и совершенно замученным жалобами, которые на протяжении последних часов поступали от владельцев машин, застрявших в снегу. «Да что же это такое, — говорили ему, — неужели ваши начальники в аэропорту не знают, что идет снег? А если знают, так почему же, черт побери, никто не пошевелится и не разгребет всю эту мерзость, чтобы люди могли вывести свою машину, когда им нужно! Или мы уже лишились своих демократических прав?»

— Скажи им, что мы установили диктатуру!

Ничего не поделаешь, думал тем временем Дэнни, придется им подождать, пока машины расчистят снег там, где это важнее. Он подбросит людей и оборудование, как только сможет. Разговор прервали — звонил руководитель полетов с КДП. Получена новая сводка погоды: судя по всему, через час переменится ветер. Значит, придется работать на других полосах, поэтому нельзя ли ускорить расчистку полосы один-семь, левой. Он постарается, сказал Дэнни. Выяснит, как обстоят дела у «Анаконды», и позвонит.

В таком постоянном, ни на минуту не отпускающем напряжении работали люди вот уже три дня и три ночи — с тех пор, как начался буран. И в общем-то справлялись. Неудивительно поэтому, что записка, врученная Мелу посыльным четверть часа назад, лишь усилила его раздражение. Она гласила:

«М! ршила предпринять: комиссия борьбе заносами (по настоянию врн дмрр — почему ваш зять так вас не любит?) готовит разгромную докладную, считает взлетные плсы и рулежные држки забиты снегом (в. д. считает) из-за взмутительно бзответственнго руководства...

докладная винит аэропорт (вас) задержке вылета ближинства самолетов... утверждает, если бы пьеса была лучше расчищена, 707 не застрял бы... а теперь материальный ущерб понесли все авиакомпании и т.д. и т.п. — ясно?.. словом, где были вы — понятно?.. слезайте со своей верхотуры и угостите меня кофе.

Привет т.».

«Т» означало Таня — Таня Ливингстон, старший агент по обслуживанию пассажиров компании «Транс-Америка» и приятельница Мела. Он перечитал записку, как перечитывал обычно все послания Тани, которые никогда не мог сразу разобрать: Таня, в чьи обязанности входила ликвидация недоразумений и недовольств, возникавших у пассажиров, не признавала заглавных букв. В своей борьбе с этими буквами она дошла до того, что уговорила механика «Транс-Америки» снять их с ее машинки. Мел слышал, что потом кто-то из ее начальства поднял по этому поводу страшный шум: компания-де не потерпит, чтобы ее служащие намеренно причиняли ущерб казенному имуществу. Но Тане это сошло с рук. Как, впрочем, сходило с рук все.

Под «врн дмррр», упоминавшимся в записке, подразумевался капитан Вернон Димирист, пилот все той же «Транс-Америки». Это был один из опытнейших командиров воздушных кораблей и весьма активный член Ассоциации пилотов гражданской авиации, а в эту зиму он к тому же вошел в состав комиссии по борьбе с заносами в международном аэропорту Линкольна. Комиссия эта осуществляла надзор за состоянием взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек во время снегопадов и устанавливала их пригодность. В состав комиссии всегда входил кто-то из действующих пилотов.

Помимо перечисленных достоинств, Вернон Димирист обладал еще одним качеством — он приходился Мелу зятем, так как был женат на его старшей сестре Саре. Надо сказать, что клан Бейкерс-Фелдов благодаря бракам и наследственной привязанности к определенной профессии всеми своими корнями и ветвями врос в авиацию, подобно тому как в старину целые семьи были связаны, скажем, с мореходством. Тем не менее между Мелом и его зятем существовали весьма прохладные отношения: Мел недолюбливал Вернона за самодовольство и высокомерие, причем в этом он не был одинок. Недавно Мел и капитан Димирист отчаянно сцепились на заседании Совета уполномоченных, где Димирист выступал от