

УДК 821.111-32
ББК 84(0)-44
Л52

Серия «Вселенная Стивена Кинга»

FLIGHT OR FRIGHT

edited by
Stephen King and Bev Vincent

Перевод с английского *И.Я. Дорониной*

Компьютерный дизайн *А.А. Кудрявцева*,
студия «*FOLD&SPINE*»

Печатается с разрешения автора и литературных агентств
The Lotts Agency и Andrew Nurnberg.

Л52 **Летать** или бояться : [сборник] / под редакцией Стивена Кинга и Бева Винсента ; [пер. с англ. И.Я. Дорониной]. — Москва : Издательство АСТ, 2019. — 368 с. — (Вселенная Стивена Кинга).

ISBN 978-5-17-114110-3

Стивен Кинг — и это не секрет для миллионов фанатов его творчества — боится летать на самолетах. Но есть ли лучший способ бороться со своим страхом, чем встретиться с ним лицом к лицу?

Перед вами составленная Стивеном Кингом и его другом Бевом Винсентом увлекательная антология рассказов, объединенных идеей «страха полета». Некоторые из них написаны классиками мировой литературы: сэром Артуром Конан Дойлом, Рэем Брэдбери, Амброзом Бирсом. Другие — мастерами современной прозы: самим Стивеном Кингом, Дэном Симмонсом, Дэвидом Шоу и Джо Хиллом.

Что же вас ожидает в предстоящем полете?

Встреча со злым гномом, загадочное убийство и, возможно, даже путешествие во времени. Вы испытаете те двенадцать секунд максимальной опасности, когда худшее, что может случиться высоко в воздухе, случается. А еще познакомитесь с клаустрофобией, трусостью, ужасом и проявлениями высшей храбрости.

Итак, затяните ваши ремни безопасности потуже, потому что этот полет обещает быть крутым.

УДК 821.111-32
ББК 84(0)-44

ISBN 978-5-17-114110-3

© Flight or Fright, 2018
© Перевод. И.Я. Доронина, 2019
© Перевод. Н.И. Эристави, 2019
© Издание на русском языке AST Publishers, 2019

Содержание

Предисловие	9
Груз. <i>Э. Майкл Льюис</i>	17
Ужас в небе. <i>Артур Конан Дойл</i>	41
Кошмар на высоте 6000 метров. <i>Ричард Матесон</i>	65
Летательный аппарат. <i>Амброз Бирс</i>	89
Люцифер! <i>Э. Ч. Табб</i>	91
Пятая категория. <i>Том Бисселл</i>	107
Две минуты сорок пять секунд. <i>Дэн Симмонс</i>	147
Diablitos. <i>Коди Гудфеллоу</i>	159
Воздушный налет. <i>Джон Варли</i>	181
Вы свободны. <i>Джо Хилл</i>	205
Птицы войны. <i>Дэвид Дж. Шоу</i>	245
Летающая машина. <i>Рэй Брэдбери</i>	273
Зомби в самолете. <i>Бев Винсент</i>	281
Убийство в воздухе. <i>Питер Тремейн</i>	293
Эксперт по турбулентности. <i>Стивен Кинг</i>	319
Падение. <i>Джеймс Л. Дикки</i>	339
Послесловие. <i>Важное послание из кабины пилотов</i>	347
Об авторах	353

Эта антология посвящена всем пилотам, реальным и вымышленным, которые сумели посадить самолеты в экстремальной ситуации, благополучно доставив на землю своих пассажиров. В их числе:

Уилбур Райт
Чесли Салленбергер
Тэмми Дж. Шульц
Вернон Димирест
Роберт Пирсон
Эрик Женнотт
Тим Ланкастер
Минь-Хуан Хо
Эрик Муди
Питер Беркилл
Брайс Маккормик
Роберт Шорнштаймер
Ришар Шампъон де Креспиньи
Робер Пише
Брайан Энгл
Тед Страйкер

Предисловие

Существуют ли в современном мире развивающихся технологий люди, которым доставляет удовольствие летать? Как бы трудно ни было в это поверить, я уверен: существуют. Это пилоты, большинство детей (не младенцев, конечно: этих перепады давления воздуха сводят с ума), некоторые энтузиасты воздухоплавания — ну вот, пожалуй, и все. Остальным же из нас авиаперелеты кажутся столь же приятными и вызывающими восторг, как и процедура колоноскопии. Современные аэропорты зачастую представляют собой перенаселенные зверинцы, в которых наши терпимость и обычная вежливость подвергаются нешуточному испытанию. Рейсы откладываются или отменяются, багаж летает, как шарики в погремушке, и зачастую не прибывает в порт назначения вместе с пассажиром, отчаянно нуждающимся в чистой рубашке или *хотя бы* одной смене белья.

Если у вас билет на ранний утренний рейс, да поможет вам Бог. Это означает, что вам предстоит вылезти из постели в четыре утра, чтобы успеть пройти процесс регистрации и посадки, такой же сложный и требующий такого же огромного напряжения, как выезд из какой-нибудь маленькой коррумпированной южно-

американской страны в 1954 году. У вас есть документ с фотографией, удостоверяющий личность? Позаботились ли вы о том, чтобы ваш шампунь и кондиционер были в маленьких прозрачных пластиковых бутылочках? Готовы ли вы к тому, что ваша обувь потеряется, а ваши многочисленные электронные устройства подвергнутся облучению? Уверены ли вы, что паковали ваш багаж сами и никто не имел к нему доступа? Готовы ли вы пройти полное сканирование тела, а сверх того, возможно, и ощупывание его пикантных частей? Да? Отлично. Тем не менее может оказаться, что ваш рейс перебронирован и для вас места нет, что он откладывается по техническим причинам или из-за погодных условий, а также отменен из-за компьютерного сбоя. И храни вас Господь, если вы летите, находясь в списке ожидания: уж лучше купить билет моментальной лотереи.

Но вот, преодолев все эти препятствия, вы поднимаетесь на борт того, что автор одного из рассказов, вошедших в эту антологию, назвал «ревушей оболочкой смерти». Вы можете спросить, не чересчур ли это сильно сказано, не говоря уже о том, что это противоречит фактам. Ладно. Авиалайнеры редко загораются (хотя все мы видели снятый на мобильный телефон ролик, на котором двигатели выбрасывают столбы огня на высоте более девяти километров), и полеты редко заканчиваются гибелью (статистика утверждает, что вы больше рискуете жизнью, переходя улицу, особенно если в этот момент по глупости пялитесь в свой мобильник). Тем не менее, садясь в самолет, вы оказываетесь в капсуле, наполненной легковоспламеняющимся кислородом, и сидите на тоннах воспламеняющегося с еще большей легкостью авиационного горючего.

Едва запечатанная, как (держитесь!) гроб, капсула из металла и пластика оторвется от взлетной полосы, оставляя позади себя постепенно убывающую тень,

уверенным можно быть лишь в одном исходе — столь несомненном, что он не нуждается ни в какой статистике: вы *обязательно* приземлитесь. Это гарантирует закон гравитации. Единственный вопрос: где, по какой причине и в скольких фрагментах, — идеально было бы в одном. Если воссоединение с матушкой Землей произойдет в пределах бетонной мили (желательно в аэропорту вашего назначения, однако, в крайнем случае, сойдет любая миля асфальтированной поверхности), — все в порядке. Если нет, ваши шансы выжить стремительно убывают. Это тоже статистический факт, и любой, даже самый закаленный, воздушный путешественник постоянно думает о том, когда же самолет, в котором он летит на высоте свыше девяти тысяч метров, попадет в турбулентность при ясном небе.

В такие моменты от вас ничего не зависит. Вы не можете предпринять ничего конструктивного, кроме как перепроверить свой ремень безопасности. А тем временем в бортовой кухне будут дребезжать посуда и бутылки, над вашей головой станут распахиваться багажные полки, начнут орать младенцы, ваш дезодорант утратит эффективность, а из динамиков над головой прозвучит голос стюардессы: «Капитан просит всех оставаться на местах». Пока набитая людьми капсула будет трястись, раскачиваться, вибрировать и скрипеть, вы успеете поразмыслить о хрупкости своего тела и непреложности того факта, что так или иначе вы *приземлитесь*.

Обеспечив вас таким образом пищей для раздумий насчет вашего следующего небесного путешествия, позволю себе задать уместный вопрос: существует ли другой вид человеческой деятельности, сюжетно больше подходящий для приключенческих рассказов и страшных историй, антологию которых вы сейчас держите в руках? Не думаю, дамы и господа. Здесь вы найдете все: клаустрофобию, акрофобию, утрату самоконтроля...

Наши жизни всегда висят на волоске, но никогда это не ощущается так остро, как в тот момент, когда вы снижаетесь над Ла-Гуардия сквозь плотные облака и проливной дождь.

По личным наблюдениям, ваш редактор теперь стал более спокойным «воздухоплавателем», чем раньше. Занимаясь писанием романов, в последние сорок лет я много летал и примерно до 1985 года был очень трусливым авиапассажиром. Я понимал механику полета, знал статистику безопасности, но это мне ничуть не помогало. Отчасти моя проблема была следствием собственного мне желания (которое я и теперь не утратил) контролировать любую ситуацию. Я чувствую себя уверенно за рулем, потому что доверяю себе. Если же за рулем вы... уверенность моя сильно уменьшается (вы уж простите). Когда вы поднимаетесь по трапу и занимаете свое место в самолете, вы уступаете контроль людям, которых не знаете и которых, вероятно, никогда не увидите.

Еще хуже — для меня — то, что за долгие годы я до предела отточил свое воображение. Это прекрасно, когда я сижу за письменным столом и придумываю истории, в которых с очень милыми людьми могут происходить ужасные вещи, но далеко не так прекрасно, когда я оказываюсь пленником в самолете, который вырывается на взлетную полосу, немного мешкает, а потом срывается с места со скоростью, которая для семейного автомобиля находится за гранью самоубийства.

Воображение — обоюдоострый клинок, и в те далекие дни, когда я стал часто летать в силу профессиональной необходимости, я мог легко порезаться этим клинком. Я слишком легко соскальзывал в тревожные размышления об уйме движущихся деталей в моторах там, за иллюминатором. Этих деталей так много, что кажется почти нереальным, чтобы между ними не наступил разлад. Трудно — а на самом деле просто невоз-

можно — не начать прислушиваться к каждому изменению в гуле двигателей и не задаваться вопросом, что оно означает, или не волноваться из-за того, что самолет вдруг накренился под другим углом и вместе с ним наклонилась (опасно!) поверхность моей пепси-колы в пластиковом стаканчике.

Если пилот выходил в салон немного поболтать с пассажирами, я беспокоился, достаточно ли компетентен второй пилот (разумеется, он не может быть *таким же* компетентным, иначе он не был бы всего лишь дублером). Вероятно, самолет летит на автопилоте, но что, если автопилот внезапно откажет именно в тот момент, когда капитан обсуждает с кем-нибудь шансы «Янкиз», и лайнер сорвется в пикé? Что, если разблокируется багажный отсек? Что, если замерзнет механизм выпуска шасси? Что, если лопнет стекло иллюминатора, имевшее дефект, не замеченный контролером качества, потому что он мечтал о своей возлюбленной? В конце концов, что, если в нас врежется метеорит и самолет разгерметизируется?

Позднее, в середине 1980-х, большинство этих страхов отступило благодаря опыту, который я приобрел, оказавшись на волосок от смерти во время набора самолетом высоты, когда летел из нью-йоркского аэропорта Фармингдейл* в Бангор, штат Мэн. Уверен, у очень многих людей — вероятно, кто-то из них как раз сейчас читает эту книгу — сохранились собственные травмирующие воспоминания о самых разных происшествиях в воздухе, от разрушения передней опоры шасси до соскальзывания самолета с обледеневшей посадочной полосы, но та авария подвела нас так близко к смерти, как только возможно, и память о ней все еще жива во мне.

* Аэропорт является основной воздушной гаванью для нескольких чартерных операторов и летных школ, а также корпоративных и частных воздушных судов. — *Здесь и далее примеч. пер.*

День клонился к вечеру. На небе не было ни облака. Я зафрахтовал «Лирджет-35», который взлетает так, как будто к вашей заднице привязана ракета. Я летал на этом «Лире» много раз, знал пилотов и доверял им. Почему бы нет? Тот, что сидел в левом кресле, начинал управлять реактивными самолетами в Корее, благополучно выполнил множество боевых задач и с тех пор не переставал летать. У него за плечами были десятки тысяч часов, проведенных в воздухе. Я достал роман в бумажной обложке и сборник кроссвордов, предвкушая спокойный перелет и приятную встречу с женой, детьми и нашей собакой.

Мы преодолели высоту в две с лишним тысячи метров, и я размышлял, удастся ли мне уговорить домашних вечером сходить в кино, когда «Лир» вдруг словно врезался в каменную стену. В тот момент я был уверен, что мы столкнулись с другим воздушным судном и все трое — оба пилота и я — сейчас умрем. Маленький бортовой буфет распахнулся и извергнул свое содержимое. Подушки незанятых кресел выстрелили в воздух. Самолет накренился... накренился еще больше... и перевернулся вверх днищем. Я это почувствовал, хотя и не видел: мои глаза были закрыты. Вся жизнь не промелькнула перед моим мысленным взором. Я не подумал: *Но ведь мне еще столько нужно сделать!* У меня не было ощущения покорности или непокорности — вообще ничего. Была только уверенность, что пришел мой час.

Потом самолет выровнялся, и из кабины пилотов донесся крик второго пилота: «Стив! Стив! У тебя там все в порядке?»

Я ответил, что да. И посмотрел на вещи, разбросанные в проходе: среди них были сэндвичи, салат и кусок чизкейка с ягодой клубники наверху. Я увидел желтые кислородные маски, свисавшие с потолка, и спросил — с достойным восхищением спокойствием, — что случилось. В тот момент мой состоявший из двух человек

экипаж еще этого не знал, хотя и подозревал — и позднее это подтвердилось, — что мы чудом разминулись с «Боингом-747» авиакомпании «Дельта», попали в их выхлоп и были отброшены, как бумажный самолетик, захваченный бурей.

С тех пор прошло двадцать пять лет, и я стал гораздо оптимистичнее относиться к воздушным перелетам, поскольку на собственном опыте убедился, в каких кошмарных передрыгах способен выстоять современный самолет и как спокойно и эффективно действуют хорошие пилоты (а таковы большинство из них) в экстремальных ситуациях. Один из них сказал мне: «Ты тренируешься, тренируешься, тренируешься, поэтому, когда шесть часов жуткой скуки сжимаются до двенадцати секунд максимальной опасности, ты точно знаешь, что делать».

Чего только вы не встретите в собранных здесь рассказах: от злого гнома, усевшегося на крыле «Боинга-727», до прозрачных монстров, живущих над облаками. Вы будете путешествовать во времени и на самолетах-призраках. А главное — вы испытаете те двенадцать секунд максимальной опасности, когда худшее, что может случиться высоко в воздухе, *случается*. Вы познакомитесь с клаустрофобией, трусостью, ужасом и проявлениями высшей храбрости. Если вы собираетесь лететь рейсом «Дельты», «Американ», «Саут-уэст» или какой-нибудь другой компании, лучше вам взять с собой роман Джона Гришэма или Норы Робертс, а не эту книгу. Даже если вы благополучно пребываете на земле, вам может захотеться потуже затянуть ремень безопасности.

Потому что полет обещает быть головокружительным.

Стивен Кинг
2 ноября 2017 года