

Розділ 47

Тест, тест. Раз, два, три.

Тест, тест. Раз, два, три.

Може, це працює. Я не знаю. Чи ви взагалі мене чуєте, я не знаю.

Але якщо ви мене чуєте, слухайте. І якщо ви слухаєте, то знайдене вами — це розповідь про все, що пішло не так. Як то кажуть, бортовий самописець рейсу 2039. Його називають «чорною скринькою», хоча він помаранчевий, а всередині — петля дроту, яка є постійним записом усього, що залишилося. Знайдене вами — історія того, що сталося.

Тож уперед.

Ви можете розжарити цей дріт на біле, і він однаково розповість вам ту ж саму історію.

Тест, тест, раз, два, три.

І якщо ви слухаєте, то відразу ж маєте знати, що пасажери вдома, у безпеці. Пасажери, як то кажуть, здійснили висадку на Нові Гебридські острови. Потім, коли в повітрі залишилися тільки він і я, пілот вистрибнув із парашутом — у якомусь місці. Над якоюсь водою. Як то кажуть, над океаном.

Я буду повторювати це, але це правда. Я не вбивця.

І я тут один.

Летючий Голландець.

І якщо ви це слухаєте, то маєте знати, що я один у кабіні літака рейсу 2039, а на місці для сидіння, напроти переднього вікна, на приладовій панелі, вишикувався натовп дитячих пляшечок із переважно видхлою горілкою та джином. У салоні літака перед кожним кріслом — маленькі таці з недоїденими курячими котлетами по-київськи або бефстрогановими, а кондиціонер вивітрює залишки запаху їжі. Журнали досі розгорнуті на тих місцях, де їх читали. Коли салон порожній, можна вдати, ніби всі пасажери просто разом вийшли до туалету. З пластикових стереонавушників чути легке гудіння попередньо записаної музики.

Тут, нагорі, над погодою, є лише я в капсулі часу «Боїнга 747-400» з двома сотнями залишків шоколадних тістечок і піано-баром нагорі, де я, просто піднявшись гвинтовими сходами, можу змішати собі черговий мінінапій.

Боже збав утомити вас усіма подробицями, але я тут, нагорі, на автопілоті, доки не вигорить пальне. Пілот називає це «зривом полум'я». Один за одним в усіх чотирьох двигунах станеться зрив полум'я, відтак остаточна зупинка, сказав він. Він хотів, щоб я знав, на що очікувати. І ще довго набридав мені купою подробиць про реактивні двигуни, ефект Вентурі¹, збільшення підйімальної сили шляхом збільшення вигину закрилків і те, що після зупинки всіх чотирьох двигунів літак перетвориться на планер вагою чотириста п'ятдесят тисяч фунтів². Після того, як автопілот відкоригує його для

¹ Явище зменшення тиску в потоці рідини або газу, коли цей потік проходить через звужену частину труби. Ефект названо на честь італійського фізика Джованні Вентурі (1746—1822). (Тут і далі — прим. перекл.)

² Приблизно 204 т.

польоту вздовж прямої лінії, планер почне, за словами пілота, «контрольоване зниження».

Я говорю йому: контрольоване, для різноманітності, якраз непогано. Ви просто не уявляєте, крізь що я пройшов за останній рік.

Під парашутом пілот був досі одягнений у свою бляклу уніформу, яка мала такий вигляд, ніби її спроектував інженер. В усьому іншому він виявився дуже ефективним. Набагато ефективнішим, ніж був би я, якби хтось приставив мені пістолет до голови й запитав, скільки залишилося пального і як далеко ми долетимо. Пілот проінструкував мене, як повернути літак на крейсерську висоту після того, як він вистрибне з парашутом над океаном. І вичерпно розповів про бортовий самописець.

Чотири двигуни пронумеровано від першого до четвертого, зліва направо. Останньою частиною контрольованого спуску буде вертикальне піке. Він називає це кінцевою фазою зниження, коли ви летите зі швидкістю тридцять два фути на секунду¹ просто до землі. Пілот називає це кінцевою швидкістю, тобто такою, коли об'єкти однакової маси рухаються з однаковою швидкістю. Тут він сповільнює свою розповідь, гальмуючи її купою подробиць про ньютонівську фізику та Пізанську вежу.

Пілот каже:
— У цьому на мене краще не посилалися. Давно не проходив тестування.

Він каже, що ДСУ, допоміжна силова установка, вироблятиме електроенергію аж до моменту, коли літак зіштовхнеться із землею.

¹ Приблизно 9,8 м/с.

Ти матимеш кондиціонер і стереомузику, — каже він — допоки взагалі щось відчуватимеш.

Останній раз, коли я щось відчував, кажу йому, був дуже давно. Близько року тому. Першочергове завдання для мене — висадити його з літака, щоб я міг нарешті опустити пістолет.

Я так довго стискав цей пістолет, що втратив будь-яку чутливість.

Коли плануєш викрадення самостійно, забуваєш про те, що, можливо, тобі доведеться нехтувати заручниками рівно стільки часу, скільки займе візит до туалету.

Перед тим, як ми приземлилися в Порт-Вілі, я бігав по всьому салону зі своїм пістолетом, намагаючись нагодувати пасажирів і членів екіпажу. Може, хтось бажає свіжого напою? Кому подушку? Що вам більше до смаку, запитував я в кожного, курка чи яловичина? Кава без кофєйну чи звичайна?

Подавати їжу — єдина навичка, розвинена в мене до досконалості. Проблема в тому, що поданням страв та іншою біганиною мені довелося займатися, маючи лише одну вільну руку, оскільки в іншій руці я мусив тримати пістолет.

Коли ми приземлилися і пасажири та екіпаж почали виходити з літака, я стояв біля передніх дверей і казав: вибачте. Перепрошую за будь-які незручності. Бажаю безпечної та приємної подорожі й дякую за те, що скористалися послугами авіакомпанії «Бла-Бла Ерлайнз».

Коли на борту залишилися тільки я і пілот, ми знову злетіли.

Уже перед тим, як вистрибнути, пілот розповідає мені, що коли відмовляє кожен черговий двигун, сигналі-

зація попереджає про зрив полум'я у двигуні номер один, або три, або якомусь іншому, знов і знов. Коли всі двигуни зупиняться, єдиний спосіб продовжити політ — тримати ніс піднятим. Треба просто потягнути назад штурвал — «хомут», як він його називає. Це перемістить так звані хвостові рулі висоти. Ти втрадиш швидкість, але збережеш висоту. Здаватиметься, ніби у тебе є вибір: швидкість або висота, — але зрештою ти в будь-якому разі впадеш носом у землю.

Досить, кажу йому, я не збираюся отримувати, як то кажуть, пілотську ліцензію. Мені просто до зарізу потрібно до вбиральні. Я хочу, щоб він просто вийшов у ці двері.

Потім ми сповільнюємося до 175 вузлів. Не хочу втомлювати вас подробицями, але ми опускаємося нижче 10 тисяч футів¹ і тягнемо на себе, відчиняючи, передні двері салону.

Потім пілот стрибає, я ж, перш ніж зачинити двері, стою на краю дверного отвору і відливаю слідом за ним.

Ніколи в житті я не відчував такого задоволення.

Якщо сер Ісаак Ньютон мав рацію, це не повинно завдати проблем пілоту на його шляху вниз.

Отже, зараз я лечу на захід на автопілоті зі швидкістю 0,83 маха або 455 миль на годину², справжньою швидкістю польоту, і на цій швидкості та широті сонце постійно стоїть на одному місці. Час зупинився. Я лечу над хмарами на крейсерській висоті 39 тисяч футів³ над

¹ Приблизно 3 км.

² Приблизно 732 км/год.

³ Приблизно 11,9 км.

Тихим океаном, лечу назустріч катастрофі, назустріч Австралії, назустріч фіналу моєї життєвої історії, по прямій на південний захід, доки всі чотири двигуни не зупиняться через зрив полум'я.

Тест, тест. Раз, два, три.

Ще раз, ви слухаєте бортовий самописець рейсу 2039.

І на цій висоті, слухайте, і на цій швидкості, з порожнім літаком, пілот каже, що палива залишилося на шість, може, на сім годин.

Тож я спробую зробити все швидко.

Бортовий самописець зафіксує кожне моє слово в кабіні. Моя розповідь не розлетиться безліччю кривавих шматків, не згорить із тисячотонним лайнером, охопленим полум'ям. А після того, як літак розвалиться на друзки, буде знайдено бортовий самописець. І моя розповідь виживе.

Тест, тест. Раз, два, три.

Перед самим стрибком, поки двері салону були втягнуті всередину, військові кораблі невідступно слідували за нами, а незримий радар відстежував наше місцеперебування, пілот, стоячи у відкритому дверному отворі зі своїм парашутом, прокричав під рев двигунів та виття зустрічного повітропотону:

— То чому ти так хочеш померти?

І я прокричав йому у відповідь, щоб він обов'язково прослухав запис.

— Тоді пам'ятай, — прокричав пілот. — У тебе є лише кілька годин. І пам'ятай, — прокричав він, — ти не знаєш точно, коли вигорить пальне. У тебе завжди є шанс померти просто посеред своєї життєвої історії.

А я прокричав: теж мені новина.

І: розкажіть мені щось, чого я не знаю.

І пілот стрибнув. Я ж відлив, відтак зачинив двері салону. У кабіні я штовхаю дросель уперед і тягну хомут назад, поки ми не злітаємо досить високо. Залишається натиснути кнопку, і все подальше бере на себе автопілот. Це повертає нас у нинішню мить.

Тож якщо ви слухаєте цю незнищенну чорну скриньку рейсу 2039, ви можете поїхати й подивитися на власні очі, де саме цей літак закінчив своє кінцеве зниження і що саме від нього залишилося. Ви зрозумієте, що я не пілот, побачивши купу уламків і кратер. Якщо ви це слухаєте, то вже знаєте, що я мертвий.

Що ж, у мене є кілька годин, щоб розповісти тут свою історію.

А отже, гадаю, і певний шанс на те, що я розповім її як слід.

Тест, тест. Раз, два, три.

Небо блакитне та праведне в усіх напрямках. Сонце тотальне й палюче й висить просто тут, попереду. Ми понад хмарами, і сьогодні чудовий день — назавжди.

Тож відштовхнімося від небес. Дозвольте почати з початку.

Рейс 2039, ось що сталося насправді. Дубль перший.

І.

Суто для запису: те, як я почуваюся зараз, — просто приголомшливо.

І.

Я вже змарнував десять хвилин.

І.

Мотор.