



Майку Кифи и Майку Смигу.

Шону Гранту, и Хайди Уиден, и Мэтту Паланику.

Агент в этой книге списан не с Эдварда Хайбберта, который представляет меня со всем присущим ему юмором, мастерством и энергией.

В этой книге нет человека умнее, чем Джерри Ховард, мой редактор.

В целом свете нет человека более жесткого и непреклонного, чем Лоуис Розеталь, которая очень мне помогла.

Эта книга не появилась бы без семинаров в студии писательского мастерства, что проходили у Сьюзи по вторникам.

*Ну что, кто сегодня читает?\**

---

\* В оригинале эта фраза звучит так: «Who has pages, tonight?» С этой фразы обычно начинаются занятия в американских кружках и студиях молодых писателей и поэтов, и означает она: «Ну что? Кто написал что-нибудь новенькое? У кого есть чего показать? Кто нас сегодня порадует очередным «бессмертным» творением?»

Кстати, большое спасибо Денису Уидмайеру, администратору официального сайта Чака Паланика [www.chuckpalahniuk.net](http://www.chuckpalahniuk.net), и переводчику Ивану Тимофееву <http://palahniuk.da.ru/>, которые очень помогли мне в работе над переводом. — *Здесь и далее примеч. пер.*



**Р**аз, раз. Раз, два, три.

Раз, раз. Раз, два, три.

Я не знаю, работает эта штуковина или нет. Слышите вы меня или нет. Я не знаю.

Но если вы слышите — слушайте. И если вы слушаете, это будет история о том, как все пошло наперекосяк. Здесь у меня бортовой регистратор рейса № 2039. Так называемый «черный ящик», хотя он оранжевый, а не черный, и там внутри — записывающее устройство, такая петелька из проволоки. Она ведет постоянную запись всего, что было. Это и будет история всего, что было.

Было и есть.

Можно ее раскалить добела, эту проволоку, и она все равно расскажет ту же самую историю.

Раз, раз. Раз, два, три.

Даю пробу.

И если вы слушаете, я хочу, чтобы вы знали с самого начала: пассажиры уже давно дома, целые и невредимые. Пассажиры благополучно высадились на Новых Гебридах. Это так называется — высадились. А потом мы с пилотом поднялись в воздух, только мы двое, и он выпрыгнул с парашютом. Где-то там, над водой. Над океаном. Это так называется — океан.

Я повторяю это еще не раз, но это чистая правда. Я — не убийца.

Я здесь один, в небе.

Летучий Голландец.

Если вы слушаете, я хочу, чтобы вы знали: я здесь один, в кабине пассажирского самолета рейса № 2039, и у меня тут полно этих крошечных, детского размерчика, бутылочек с выдохшейся водкой и джином, они стоят в ряд на этой штуковине прямо передо мной, на приборной панели. Там, в салоне, маленькие подносики с недоеденными обедами — котлеты по-киевски или бефстроганов — так и остались стоять на каталке, но запах почти не чувствуется, потому что его разгоняет кондиционер. Журналы лежат на сиденьях, открытые на тех страницах, где их читали. Все кресла пусты, но можно притвориться, что все просто ушли в туалет. В динамиках головной гарнитуры играет тихая музыка.

Здесь наверху, где нет даже погоды, есть только я, заключенный во временную капсулу в виде Боинга 747-400, у меня тут две сотни надкушенных шоколадных пирожных и музыкальный бар на втором этаже, куда можно подняться по винтовой лесенке и смешать себе очередной коктейль.

Упаси Боже, я вовсе не собираюсь утомлять вас подробностями, но я лечу сейчас на автопилоте и буду лететь, пока не закончится топливо. До полного выгорания топлива, так назвал это пилот. Двигатели выгорают последовательно, сначала — первый, потом — второй и так далее, сказал он. Он просто хотел, чтобы я знал, чего ожидать. Потом он пустился в пространные объяснения, утомляя меня техническими подробностями: устройство реактивного двигателя, эффект Вентури, увеличение подъемной силы за счет изменения изгиба крыла с помощью выдвигаемых закрылок. Когда все двигатели прогорят, сказал он, самолет превратится в планер весом в 450 000 фунтов. А поскольку автопилот запрограммирован на поддержание прямого курса, самолет начнет падать. Контролируемое падение, как назвал это пилот.

Приятно, что хоть контролируемое, сказал я ему. Хотя бы какое-то разнообразие. Ты себе даже не представляешь, что мне пришлось пережить за последний год.

Под парашютом на нем была самая обыкновенная летная форма какого-то непонятого цвета, которая смотрится так, словно ее не художник придумал, а проектировал инженер. Но несмотря ни на что, он мне очень помог. Он и вправду держался прекрасно — для человека, которому целятся в голову из пистолета и донимают вопросами типа сколько осталось топлива и сколько мы на нем протянем. Он рассказал мне, как поднять самолет обратно на крейсерскую высоту полета, когда он выпрыгнет с парашютом над океаном. И он рассказал мне про бортовой регистратор.

Четыре двигателя пронумерованы от одного до четырех, слева направо.

Последняя фаза контролируемого падения — это будет пике, «носом в землю». Он назвал это *заключительной фазой спуска*, когда ты несешься к земле со скоростью тридцать два фута в секунду. Он назвал это *конечной скоростью*, когда тела одинаковой массы движутся с одинаковой скоростью. Потом он снова пустился в пространные объяснения насчет ньютоновской физики и Пизанской башни.

Он говорит:

— Только ты на меня не ссылайся. Я давно уже не проходил аттестацию.

Он говорит, что ВСУ, вспомогательная силовая установка, будет генерировать электричество до последнего — пока самолет не упадет.

Пока ты будешь хоть что-нибудь чувствовать, говорит пилот, у тебя будут кондиционеры и музыка.

Я говорю ему, что я уже очень давно ничего не чувствую. Примерно с год. Для меня сейчас самое главное, чтобы он поскорее выпрыгивал из самолета: чтобы я мог наконец отложить пистолет.

Я так долго сжимал эту штуку в руке, что уже даже ее не чувствую.

Когда планируешь захватить самолет, почему-то тебе не приходит в голову, что на каком-то этапе у тебя, вероятно, возникнет необходимость оставить заложников без присмотра на пару минут — чтобы сходить в туалет.

Прежде чем мы совершили посадку в Порт-Виле, я как оглашенный носился по самолету туда-сюда, размахивал пистолетом и пытался всех накормить: пассажиров и экипаж. Кто-нибудь хочет выпить? Никому не нужна подушка? Вы что будете, спрашивал я всех и каждого, курицу или мясо? Кофе — обычный или без кофеина?

Сервисное обслуживание — это единственное, что я умею и знаю. Причем умею и знаю действительно хорошо. Проблема в том, что мне пришлось разносить еду и обслуживать пассажиров одной рукой, поскольку в другой я держал пистолет.

Когда мы сели и пассажиры вместе с экипажем начали выходить из самолета, я стоял у переднего трапа и говорил им: *Прошу прощения. Приносим свои извинения за причиненные неудобства. Желаем вам безопасного и приятного путешествия и благодарим вас за то, что вы воспользовались услугами нашей Бла-Бла-Бла-Авиакомпании.*

Когда в самолете остались лишь мы с пилотом, мы снова взлетели.

Уже перед самым прыжком пилот говорит мне, что, когда топливо окончательно выгорит во всех двигателях, включится аварийный сигнал системы оповещения, что в двигателе номер один, или номер три, или в каком-то там номере, прогорело все топливо. Когда все двигатели отключатся, единственный способ удерживать самолет в воздухе — вести его с поднятой носовой частью. Для этого нужно взять штурвал на себя. Ручка управления самолетом, как он это назвал. Чтобы сдвинуть руль высоты — как он это назвал, — расположенный в хвосте самолета. При этом ты потеряешь скорость, но сохранишь высоту. У тебя будет выбор: скорость или высота, — но ты в любом случае упадешь. Носом в землю.

Ладно, хватит уже, говорю я ему, я же не собираюсь сдавать экзамены на получение летной лицензии или как это у вас называется. Я просто очень хотел в туалет. Я хотел побыстрее остаться один.

Мы снижаем скорость до 175 узлов. Не хочу утомлять вас подробностями, но мы спускаемся до 10 000 футов и открываем люк в переднем салоне. Как только пилот выпрыгивает, я встаю в растворе двери, на самом краю, быстро расстегиваю штаны и с облегчением отливаю — ему вдогонку.

Никогда в жизни мне не было так хорошо.

Если сэр Исаак Ньютон был прав, пилоту это ничем не грозит.

Так что сейчас я лечу на запад, на автопилоте, со скоростью 0.83 маха или 455 миль в час — это называется стабильная скорость полета, — и на такой скорости и высоте солнце как будто зависло на одном месте и вообще не движется по небосклону. Время остановилось. Я лечу над облаками на крейсерской высоте 39 000 футов над Тихим океаном, лечу к катастрофе, к Австралии, к концу моей жизни, к завершению моей истории, прямым курсом на юго-запад, пока не выгорят все четыре двигателя.

Раз, раз. Раз, два, три.

Еще раз: вы слушаете запись на бортовом регистраторе рейса № 2039.

И на такой высоте — нет, вы слушайте, — и такой скорости, при том, что самолет пустой, топлива хватит часов на шесть или, может быть, даже на семь. Так сказал пилот.

Так что я постараюсь рассказывать побыстрее.

Бортовой регистратор запишет каждое мое слово, произнесенное здесь, в кабине. И моя история не разлетится на миллионы кровавых брызг и не сгорит вместе с разбившимся самолетом, что превратится в груды пылающего металла весом в тысячу тонн. Моя история уцелеет.

Раз, раз. Раз, два, три.

Перед самым прыжком, когда мы уже отодвинули крышку люка и за нами следили военные корабли, держа нас в луче



невидимого радара, стоя в открытом проеме, под оглушительный рев двигателей и свист ветра, пилот прокричал мне:

— Зачем тебе это?! Такая смерть?!

И я крикнул в ответ: непременно послушай запись.

— Тогда не тяни время, — крикнул пилот, — у тебя всего несколько часов. И главное, постоянно держи в голове, что ты никогда точно не знаешь, когда именно кончится топливо. Если ты собираешься рассказать историю своей жизни, то вполне может так получиться, что ты умрешь где-нибудь на середине.

И я крикнул: это я знаю и без тебя.

И еще: скажи мне что-нибудь, чего я не знаю.

И пилот прыгнул. Я отлил и задвинул люк. Вернувшись в кабину, я толкнул дроссель вперед и потянул ручку управления на себя. Самолет набрал высоту. Осталось только включить автопилот, что я и сделал. Вот что мы имеем на данный момент.

Если вы слушаете эту запись на «черном ящике» рейса № 2039, запись, уничтожить которую практически невозможно, вы можете съездить туда, где самолет завершил заключительную фазу спуска, и посмотреть на то, что от него осталось. Увидев воронку с обугленными обломками, вы сразу поймете, что я никакой не пилот. Если вы слушаете эту запись, значит, меня уже нет в живых.

У меня остаются считанные часы, чтобы рассказать вам свою историю.

Так что можно надеяться, что я расскажу ее так, как надо.

Раз, раз. Раз, два, три.

Лучистое синее небо — во всех направлениях. Горящее, великолепное солнце — прямо передо мной. Мы летим над облаками, и этот сияющий и замечательный день будет сияющим и замечательным навсегда.

Так что давайте начнем. Давайте начнем сначала.

Рейс № 2039. Вот как все было на самом деле. Кстати, выпьем по рюмочке.

И.

Просто для сведения: я себя чувствую потрясающе.

И.

Я уже потерял десять минут.

И.

Поехали.

**П**ри моем образе жизни мне достаточно сложно обвалить в сухарях телячью отбивную. Иногда вместо телячьей отбивной бывает курица или рыба. Но как только я беру в руку мясо, а другая рука у меня вся испачкана взбитым яйцом, обязательно кто-то звонит. Кто-то в тоске и печали.

Теперь такое бывает почти каждый вечер.

Сегодня звонит какая-то девица, причем, надо думать, звонит из какой-нибудь дискотеки, где всю громыхает музыка. Я могу разобрать только два слова: «все кончено».

Она говорит: «Мерзавец».

Она говорит что-то похожее на «козел» или «бросил». И самое главное, я ничего не могу понять, не могу сам заполнить пробелы, и я один у себя на кухне, и мне приходится кричать, чтобы меня услышали там, где грохочет музыка. У нее молодой и усталый голос, так что я спрашиваю, доверяет она мне или нет. Ей надоело терпеть обиды? Надоело, что ей постоянно делают больно? Я говорю: если бы она знала единственный верный способ разом покончить со всей этой болью, она бы решилась пойти до конца?

Моя рыбка беспокойно мечется в аквариуме на холодильнике, так что я подхожу и бросаю ей в воду таблетку валиума.

Я кричу этой девушке: ей еще не надоела такая жизнь?

Я кричу: я вообще-то не собираюсь стоять тут весь вечер и выслушивать ее жалобы.

Стоять здесь, выслушивать ее жалобы и пытаться помочь ей устроить жизнь — бесполезная трата времени. Никто не хочет устраивать жизнь. Никто не хочет решать проблемы. Их проблемы. Их драмы. Их беды. Никто не хочет ничего улаживать. Убираться в своем бардаке. Потому что иначе — что им останется? Большая пугающая неизвестность.

Большинство этих людей, которые мне звонят, — они уже знают, чего хотят. Одни хотят умереть, но им для этого нужно мое разрешение. Другие хотят умереть, и им нужно только, чтобы их поддержали в этом начинании. Чтобы их слегка подтолкнули. У человека, склонного к самоубийству, как правило, чувство юмора напрочь отсутствует. Одно неверное слово — и на следующей неделе в газете печатают их некролог. Большинство этих людей, которые мне звонят, — я их почти и не слушаю. Я решаю, кому из них жить, а кому умереть, просто по голосу и интонации.

С девицей из дискотеки ничего путного явно не выйдет, так что я говорю ей: убей себя.

Она говорит:

— Что?

Убей себя.

Она говорит:

— Что?

Барбитураты. Запей чем-нибудь алкогольным. На голову, для верности, — пластиковый пакет.

Она говорит:

— Что?

Чтобы нормально обвалить в сухарях телячью отбивную, нужны две руки, так что я говорю ей: сейчас или никогда. Хочешь — жми на курок, хочешь — нет. Я тут, с ней. Она не умрет в одиночестве, но у меня мало времени. Я не могу с ней болтать всю ночь.

Она вдруг начинает рыдать, и эти рыдания как будто смикшированы с дискотечной музыкой. Так что я вешаю трубку.