



ДЭВИД
ХЕМПЛЕМАН-АДАМС



По воле ветра

Два удивительных путешествия
к Северному полюсу: героя нашего времени
и романтика викторианской эпохи

Дневники современных экспедиций

Дэвид Хемплеман-Адамс

**По воле ветра. Два удивительных
путешествия к Северному
полюсу: героя нашего времени и
романтика викторианской эпохи**

«Паулсен»

2005

УДК 910.4
ББК 26.8г

Хемплеман-Адамс Д.

По воле ветра. Два удивительных путешествия к Северному полюсу: героя нашего времени и романтика викторианской эпохи / Д. Хемплеман-Адамс — «Паулсен», 2005 — (Дневники современных экспедиций)

ISBN 978-5-98797-310-3

28 мая 2000 года английский путешественник Дэвид Хемплеман-Адамс отправился со Шпицбергена в полет к Северному полюсу. Он знал, что если выдержит неделю в воздухе, то станет первым в истории человеком, добравшимся до Северного полюса на воздушном шаре. Дэвид решил лететь в корзине, а не в современной закрытой капсуле, из уважения к трем шведам — Саломону Андре, Нильсу Стриндбергу и Кнуту Френкелю, полетевшим в 1897 году к полюсу на воздушном шаре «Орел». Он понимал эмоциональную значимость их экспедиции, отличавшуюся не только невероятной отвагой участников, но и трагической историей любви, выходящей за временные рамки. Через три дня после начала полета «Орел» упал. Тела аэронавтов нашли 33 года спустя. Возле вытянутой руки Стриндберга лежало его помолвочное кольцо, в кармане был медальон, подаренный невестой на день рождения, а в шаткой хижине из китового уса осталось его последнее письмо к возлюбленной. В книге «По воле ветра» читатель найдет удивительные истории обоих путешествий: трагического полета Андре и остающегося непревзойденным достижением сэра Дэвида Хемплемана-Адамса. В формате PDF А4 сохранен издательский макет книги.

УДК 910.4
ББК 26.8г

ISBN 978-5-98797-310-3

© Хемплеман-Адамс Д., 2005

© Паулсен, 2005

Содержание

К читателю	7
От автора	8
Благодарности	9
Пролог	10
Глава 1	14
Глава 2	26
Конец ознакомительного фрагмента.	27

Дэвид Хемплеман-Адамс
По воле ветра
Два удивительных путешествия к
Северному полюсу: героя нашего времени
и романтика викторианской эпохи

© David Hempleman-Adams, 2005

© ООО «Паулсен», издание на русском языке, 2022

К читателю

Эта книга рассказывает об уникальном событии в истории мирового воздухоплавания – полете от побережья Шпицбергена к Северному полюсу и обратно. Сам по себе такой перелет на любом воздушном судне представляет сложную задачу, но англичанин Дэвид Хемплеман-Адамс выполнил этот полет в одиночку. Проведя пять суток в небе над Северным Ледовитым океаном, используя разные эшелоны высоты и, как следствие, разные направления ветра, английский пилот смог достичь полюса и вернуться к архипелагу, с которого стартовал. Прошел уже 21 год с момента этого полета, но никто в мире до сих пор не смог повторить его. До Дэвида только швед Саломон Андре и его товарищи в конце XIX века пытались достичь Северного полюса, но их попытка закончилась трагедией.

Нас связывает с Дэвидом давняя дружба. В 1995 году мы встретились с ним в Антарктиде на станции «Патриот Хиллс» в рамках подготовки к нашим одиночным походам к Южному полюсу на лыжах. Мы объединили усилия и ресурсы по заброске к месту старта. В тот год нам удалось достичь Южного полюса.

Именно Дэвид Хемплеман-Адамс рассказал мне о больших воздухоплавательных проектах: о перелете через Эверест и Атлантический океан и, конечно, о планируемых кругосветных полетах. Именно Дэвид вдохновил меня на одиночный кругосветный полет на воздушном шаре в 2016 году и выступал моим консультантом в том проекте.

Я рад, что в нашей стране выходит его книга «По воле ветра». Российский читатель узнает об уникальном достижении в области воздухоплавания и познакомится с выдающимся пилотом и путешественником сэром Дэвидом Хемплеманом-Адамсом.

*Федор Конюхов, путешественник и пилот,
в 2016 году совершивший одиночный кругосветный полет на воздушном шаре за 11 суток*

От автора

Я пишу это вступление к русскому изданию моей книги через 21 год после того, как совершил воздушное путешествие к Северному полюсу, – достаточно время, чтобы как следует все обдумать.

Вскоре после моего исторического полета попечители музея Андре пригласили меня в Гренну (Швеция). Помню, что немного опасался, какой прием они мне окажут, – ведь я только что завершил экспедицию, в основе которой лежала идея Андре. Они были в восторге, что немало меня удивило. По их мнению, я доказал, что Андре был провидцем, на сотню лет обогнавшим свою эпоху.

Думаю, в действительности он опередил время больше, чем на сто лет. Сейчас я отчетливо понимаю, что тогда, в 2000 году, мне, помимо всего прочего, еще и очень сильно повезло. Другое дело – наши дни. Метеорология, средства связи и навигации шагнули далеко вперед, и я надеюсь, что моя книга вдохновит новых воздухоплателей на удивительное путешествие над ледяными полями. Уверен, что нынешний уровень развития техники позволяет пройти над полюсом на воздушном шаре по любому, даже самому оригинальному, маршруту.

*Дэвид Хемплеман-Адамс,
Уилтшир, Соединенное Королевство,
октябрь 2021*

Моим девочкам Алисии, Камилле и Амелии

Благодарности

Множество людей помогло шару «Британник Челленджер» долететь до Северного полюса. К сожалению, невозможно перечислить поименно всех, кто давал мне ценные советы и поддерживал меня, но я благодарю каждого из вас за дружбу и содействие.

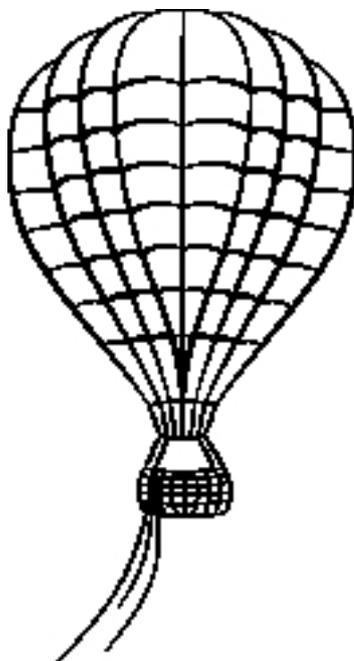
В частности, я должен сказать спасибо Биллу Хейнсу и Дэвиду Ньюману из компании «Британник Эшуранс», которые отважились спонсировать меня, и Клэр, Дениз, Стюарту и Поле, на плечи которых легла тяжелая работа, когда Билл и Дэвид решили выделить мне финансирование. Я благодарен за помощь и поддержку своей команде: Брайану Смиту, Клайву Бейли, Гэвину Хейлсу, Питу Джонсону, Тому Шоу, Брайану Джонсу и Люку Труллемансу, истинному гению метеорологии. Кроме того, спасибо Рейчел Кларк и Сью Эрл за прекрасную работу в моем офисе, Колину Хиллу и Питеру Макфиллипсу за содействие, а Патрику О'Хангану – за терпение.

Благодарю Его Королевское Высочество герцога Эдинбургского за покровительство полету «Британник Челленджера» и Иэна Макьюэна за написание введения к оригинальной версии этой книги.

Моя семья терпела мои частые отлучки из дома, и за это я говорю ей огромное спасибо. Я также преисполнен благодарности жителям Шпицбергена, которые поддерживали меня и верили в мою мечту.

Я благодарю людей, стараниями которых эта книга увидела свет на русском языке: основателя издательства «Паулсен» и моего друга Фредерика Паулсена, аэронавта Александра Бутко, чья поддержка была так необходима для этого издания, Раису Неяглову-Колосову – директора издательства «Паулсен» в Москве за ее упорство и выдержку, Савву Сафонова – редактора этой книги за его труд.

Пролог Находка



Остров Белый, Норвежская Арктика
5 августа 1930 года

Тишину нарушали лишь рокот двигателя, вращающего винт в ледяной воде, да ровное дыхание людей. Примерно в километре впереди маячил крошечный клочок суши, который охотники на тюленей и моржей называли островом Недоступным. Казалось, он парит над морем как ослепительно-белый щит. Все вокруг было испещрено севшими на мель айсбергами, ледяные громады которых отражались в Северном Ледовитом океане. Впервые за много лет паковый лед достаточно растрескался, чтобы открыть проход к острову Белый, и охотники собирались сойти там на берег.

На борту «Братвога» самый молодой из восьми зверобоев и двух гарпунеров присел на корточки, спасаясь от холода и высматривая на берегу моржей. Семнадцатилетний Олаф Сален впервые оказался в Северном Ледовитом океане и радовался, что наконец получил возможность выйти из тесной каюты 96-тонного деревянного шлюпа. Он уже одиннадцать дней был в море, но все это время сидел в плену у липкого полярного тумана, не имея возможности заняться делом. Охотничье снаряжение было проверено не по одному разу, так что оставалось лишь беседовать с тремя учеными, плывущими на корабле, и размышлять о жизни в Олесунне, столице норвежского полярного рыболовного флота.

На следующее утро, когда незаходящее солнце полярного дня сделало круг по безоблачному небу, Олаф поднялся на палубу. Уле Мюклебуст и второй гарпунер, Севрин Скъелтен, уже отправились на поиски моржей, и след от их лодки разрезал ледяное море длинной стрелой. Впервые увидев остров Белый, Олаф счел его унылым. Место было мрачным, пустынным и безмолвным. Тишину эпизодически нарушал лишь грохот, который доносился с севера, когда массивные глыбы льда откалывались от ледника и падали в море, чтобы стать айсбергами и дрейфовать на юг, пока полностью не растают.

Вскоре гарпунерам улыбнулась удача, и к полудню Олаф с двумя спутниками уже отправился на остров Белый на вельботе под командованием Скъелтена. Лодка, нагруженная двумя

убитыми моржами, глубоко погрузилась в воду. Затем моряки вытащили громадных зверей на берег, выпотрошили их и принялись свежевать. На холоде от туш поднимался пар. Работа была тяжелой, и через час четверых мужчин одолела жажда. Олафа, как самого молодого, послали на поиски питьевой воды. За компанию с ним отправился его приятель Карл Тусвик.

Вскоре они обнаружили текущий с ледника ручей, петляющий среди сугробов и гранитных скал. Олаф перешел его вброд и споткнулся о какой-то металлический предмет. Он посмотрел под ноги. На берегу ручья лежала алюминиевая крышка. Моряки удивились столь очевидному свидетельству присутствия человека в месте, которое считалось одним из самых труднодоступных во всей Арктике. Они двинулись вглубь острова, то и дело поскользываясь на льду и пяточках красно-коричневого мха и ища на земле что-нибудь, объясняющее происхождение металлической крышки.

Совсем скоро они увидели впереди какой-то темный предмет, выглядывающий из сугроба возле каменистого холма. Моряки подбежали к нему и голыми руками принялись азартно раскапывать покрытый ледяной коркой снег. Оказалось, что в сугробе скрывается лодка из дерева и парусины, наполовину вмёрзшая в лед.

Методично расчищая снежную кашу, Олаф и Карл увидели, что в лодке лежат связка книг, одежда, молотки, гарпун, латунный лодочный багор, два дробовика, анемометр, несколько алюминиевых ящиков и веревка, а также теодолит. Обнаружились и кости белого медведя, которые, похоже, появились там позже.

Взволнованные своим открытием, Олаф и Карл, сообщая криками о невероятной новости, бросились обратно к Скъелтену, который вместе с другим зверобоем по-прежнему свежевал моржей. Все четверо поспешили к месту находки, и вскоре к ним также присоединился шкипер «Братвога» Педер Элиассен. Осматривая лежащие в лодке предметы, он заметил, что на них написано: «Пол. эксп. Андре, 1896 год». Повернувшись к команде, он первым обратил внимание на огромную важность находки.

«Джентльмены, здесь оборвалась самая отчаянная из всех попыток покорить Северный полюс», – сказал он.

Моряки продолжили поиски и обнаружили гораздо более жуткие вещи. Примерно в 10 м от парусиновой лодки у скалы лежало истерзанное человеческое тело. Немногие сохранившиеся фрагменты плоти напоминали пожелтевшую кожу; головы не было, а распахнутая куртка обнажала разорванную грудную клетку. Ниже сквозь лохмотья торчали переломанные кости. Ноги, казалось, сохранились лучше и лежали естественным образом, по-прежнему обутые в пимы. Подвздошная кость обнаружилась примерно в шестидесяти метрах к востоку от тела – видимо, там ее бросили белые медведи.

Потрясенный увиденным, шкипер медленно вернулся на берег и подошел к доктору Гуннару Хорну, старшему из трех ученых, которые плыли на его корабле. Элиассен достал из кармана промокшую тетрадь в кожаном переплете, которую нашел в лодке, и раскрыл ее. На первой странице были написаны три слова и год – «путешествие на санях, 1897», – а дальше шел список продуктов и понедельное перечисление всех трапез. Вторым доказательством стал еще один дневник, в котором описание марша смерти по льду сопровождалось рядом точных астрономических расчетов и наблюдений, сделанных в пути.

«Не стоит и сомневаться, – сказал Элиассен геологу, – что останки принадлежат Андре и его спутникам».

Льды наконец вернули погибших и пролили свет на загадочную и ужасную судьбу трех отважных шведов, которые более трех десятков лет назад покинули архипелаг Шпицберген. Намереваясь достичь Северного полюса на наполненном водородом шаре, они взлетели в воздух в 1897 году, и больше о них никто не слышал.

Когда все осознали значимость находки, ученые схватили лопаты, кирки, брезент и лом и направились к месту трагедии, которое находилось примерно в 200 м от берега, где чайки уже

клевали две окровавленные и освеженные моржовые туши. Люди продолжали искать свидетельства трагедии. Возле лодки валялись разные вещи, похоже, раскиданные белыми медведями: коробка с патронами, одежда, инструменты и ящики, а еще свернутый шведский флаг. Но самым убедительным свидетельством стал носовой платок с вышитой монограммой, обнаруженный у пустых саней. На выцветшем красном хлопке стояли инициалы «Н. С.» – первые буквы имени и фамилии Нильса Стриндберга, двоюродного брата знаменитого драматурга Августа Стриндберга и одного из спутников Андре.

Далее ученые осмотрели жуткие останки тела возле лодки. Доктор Хорн осторожно раскрыл куртку на истерзанном и обезглавленном торсе. На драной ткани на спине была вышита большая буква «А». Может, это был Андре? Внимательно осмотрев полуистлевшую одежду покойника, Хорн нашел во внутреннем кармане едва начатый дневник, свинцовый карандаш и шагомер. В дневнике почти не было записей, но написанного вкуче с монограммой на куртке оказалось достаточно, чтобы сделать вывод, что перед ними действительно были останки Саломона Августа Андре.

Неподалеку один из зверобоев заметил торчащий из снега ружейный приклад. Опустившись на колени, он раскопал ствол. Судя по всему, винтовка была исправна, а это, вероятно, свидетельствовало, что, несмотря на нынешнее состояние тела Андре, исследователи могли защититься от белого медведя.

На груди одежды лежал примус, в котором еще оставалось горячее. Один из охотников разжег его, и он заработал: похоже, исследователи умерли не от голода. На стоянке также валялись кухонные принадлежности, посуда и фарфоровая банка с ланолином, которым путешественники мазали обветренную кожу.

Через некоторое время Севрин Скъелтен, второй гарпунер, отошел от остальных. Осматривая землю, он вдруг увидел оскал человеческого черепа, лежащего на гранитном гравии примерно в 30 м к северу от тела, которое предположительно принадлежало Андре. Метрах в четырех от черепа из арктической могилы, устроенной в расселине между двумя большими валунами и прикрытой камнями, торчали ноги в пимах. Наклонившись, Скъелтен заметил, что из-под камней высовывается левое плечо мертвеца. На насыпи лежала человеческая лопатка. Скъелтен задумался, не стоит ли оставить тело на месте, но затем, посоветовавшись, охотники и ученые решили вскрыть могилу и вытащить останки, чтобы вернуть их в Швецию и предать земле на родине.

Скелет под камнями тоже был обезглавлен. Возможно, это и стало причиной гибели человека. Охотники предположили, что медведи оторвали ему голову, и двум его спутникам пришлось похоронить обезглавленный труп. Возможно, обнаруженный Скъелтеном череп относился именно к этой группе останков. Эксгумация шла медленно, поскольку вмерзшие в землю кости приходилось высвобождать лопатами и кирками.

Вытащив тело из могилы, мужчины принялись за парусиновую лодку. Ее освободили всего за час, но сани под ней полностью вмерзли в лед, поэтому с ними возились гораздо дольше. В конце концов все находки завернули в брезент. Мужчины сложили небольшую пирамиду из камней, чтобы отметить место гибели экспедиции Андре, и доктор Хорн написал короткую записку на норвежском и английском языках.

«Здесь норвежская экспедиция на Землю Франца-Иосифа, следующая на шлюпе “Братвог” под командованием шкипера Педера Элиассена, обнаружила останки шведской экспедиции Андре. О. Белый, 6 августа 1930 года. Гуннар Хорн».

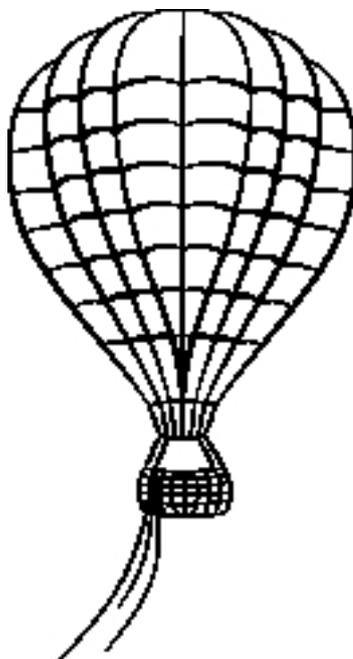
Он засунул записку в бутылку, которую поместил внутрь пирамиды. Чтобы отметить точку, на вершине пирамиды установили шест, закрепив его тремя оттяжками.

Затем десять человек из команды «Братвога» уложили парусиновую лодку на весла и так отнесли к берегу. Вместе с остальными находками ее погрузили на один из вельботов, который во второй раз за день погрузился в ледяную воду по самую кромку борта.

Подняв груз на «Братвог», лодку, сани и человеческие останки закрепили на палубе, чтобы отвезти обратно в Швецию через тридцать три года после того, как Андре со спутниками покинули ее в погоне за безрассудной мечтой.

Глава 1

Искра



Канадская высокоширотная Арктика

1 апреля 1998 года

В день смеха я вдруг понимаю, что можно было выбрать путь попроще. Идет четвертая неделя моей третьей попытки покорить Северный полюс пешком. Без собак, без снегоходов, без ежедневной поддержки с самолета. Я прошел более 650 км, преодолевая двенадцатиметровые торосы и таща на санях 115 кг оборудования и провизии. Два раза нам сбрасывали запасы продовольствия и кое-какие вещи взамен сломанных, но в остальном мы шли сами по себе. Это изнурительное, чрезвычайно рискованное предприятие, в котором я за восемь недель сброшу почти треть массы собственного тела. Я часто задаюсь вопросом, почему вдруг решил, что цель стоит таких мучений.

Состояние у меня хуже некуда. Спина и плечи непрестанно болят от необходимости тащить сани, сопротивляясь сильному ветру. У меня уже видны следы обморожения на носу и пальцах рук и ног. Погода стоит скверная. Порой температура опускается до -55°C , но из-за ветра кажется, что на улице -85°C .

Мы с Руне Гьелднесом, который сопровождает меня в путешествии, прошли треть пути от северной оконечности Канады к полюсу. Этот морской пехотинец, служивший в норвежских войсках специального назначения, стал для меня лучшим компаньоном – надежным, невозмутимым и незаменимым в критических ситуациях, настоящим другом. Мы оба понимаем, что в нашем случае один плюс один – гораздо больше, чем два. Ни один из нас не забрался бы так далеко на север без помощи другого, и мы сплочены борьбой с общими врагами: кошмарным холодом, душевными страданиями и физическими муками, которые испытываем всякий раз, когда выходим из своей крошечной палатки и оказываемся в одной из самых агрессивных сред на планете, занимающей едва ли не полтора миллиона квадратных километров.

Теперь худшее должно быть позади, но кажется, что погода портится все больше и больше, а лед становится все опаснее с каждым следующим километром к северу. Несколько дней назад мы десять часов провели в белой мгле. Это пугающее природное явление, при кото-

ром все ориентиры исчезают: внизу ветер гонит снег, а наверху плывут белые облака. В такой обстановке невозможно отличить лед под ногами от неба над головой, а еще – от воды, что страшит меня больше всего.

В довершение ко всему Арктика лишь начинает избавляться от вечной зимней тьмы, и солнце выходит менее чем на шесть часов в сутки. Мы не только сражаемся со стихией, но и бежим наперегонки со временем. Между периодом крепких морозов, который приходит с круглосуточной темнотой и завершается в начале марта, и концом апреля, когда в этих широтах устанавливается полярный день, возникает небольшое окно, дающее нам возможность достичь своей цели, пока лед достаточно крепок.

Самые ужасные из множества испытаний Арктика преподносит нам с Руне в часы, когда мы спим в своей палатке, а полярные течения гонят ледяное поле, на котором мы разбили лагерь, к югу, сдвигая его за ночь на большее расстояние, чем мы успеваем пройти со своими санями за день.

Я лежу в спальном мешке и раздумываю о тяготах нашего путешествия. Порой мы заставляем себя преодолеть 10 км за день, но ночью отплываем на 11 км назад. Если так пойдет и дальше, через несколько недель мы вернемся на остров Уорд-Хант, к своей отправной точке. Разумеется, я знаю, что течения в конце концов изменят направление и, возможно, даже понесут нас к полюсу, но пока мне ужасно обидно, ведь поход возможен лишь в это время года, пока лед достаточно крепок, чтобы по нему прошли два человека и проехали двое саней. Я уверен, что должен быть и другой, относительно простой способ добраться до Северного полюса.

Накануне опасности пешего покорения Северного полюса напомнили о себе пренеприятнейшим образом.

Я проснулся совсем разбитым, и Руне сразу отметил, что выгляжу я не лучшим образом. Он вытянулся в своем спальном мешке, вытащил одну из, казалось бы, неисчерпаемого запаса самокруток, и улыбнулся. «Откуда у тебя фингал под правым глазом? Кажется, мы не дрались».

Руне, как всегда, был бодр и готов к выходу. Жаль, я не чувствовал того же.

«Это возраст, Руне. Я староват для этих полярных приключений. И ты таким же станешь, когда доживешь до сорока одного и выбьешься из сил».

Зеркала у нас не было, поэтому я не мог узнать, действительно ли выглядел так плохо, как утверждал Руне. Вместо этого я попросил Руне снять меня на видео, а потом посмотрел несколько секунд ролика в видеискателе камеры. Я был потрясен. Он оказался прав. Я выглядел кошмарно. Под опухшими глазами темнели огромные круги. Я побледнел и осунулся, а от пухлых щек, которые были у меня четыре недели назад, не осталось и следа; кожа впала, обтянув скулы, о существовании которых я давно забыл.

На этом горести не кончились. За ночь мы вернулись почти на 2 км назад, и небо больше не было ясным, как накануне. Ветер дул слабо, но из-за низкой облачности в плоском свете небо сливалось с землей – иными словами, мы снова очутились в проклятой белой мгле.

Позавтракав, мы пошли дальше, и уже через час столкнулись с катастрофой. Кошмар, который преследовал меня на протяжении четырнадцати лет и прекратился лишь полтора года назад, вернулся – и на этот раз наяву. Пожалуй, это был худший момент за все двадцать лет моих полярных путешествий.

У первой протоки, которая встретилась нам на пути, Руне пошел первым, таща за собой сани, а я последовал за ним. Шагая по твердому на вид льду, я вдруг вместе с лыжами провалился под него, в невероятно холодные воды Северного Ледовитого океана. Менее плотная «сверххолодная» вода поднимается к поверхности. Ее температура составляет примерно -4°C . Я никак не мог заранее узнать, что лед вот-вот провалится, а кошмар, который терзал меня с того самого дня, когда в 1984 году я провалился под лед на пути к Северному магнитному полюсу, станет жуткой реальностью.

Из-за белой мглы я не заметил, что у кромки толщина свежего льда не превышает пары сантиметров. Теперь я по пояс погрузился в Северный Ледовитый океан, и меня обуяла паника. Падая, я сорвал с шеи ледоруб, надеясь вонзить титановые зубья в ближайшую белую льдину, и окликнул Руне, который опережал меня метра на три. Казалось, он и не заметил моей паники.

Я попытался поплыть, хотя с плаванием у меня было плоховато даже в лучшие времена, но лыжи не позволяли мне пошевелить ногами. Я тонул, понимая, что теряю силы и сознание в холодной воде и уйду под лед, если не исправлю положение.

Руне услышал, как я упал и закричал, но в мире замедленного действия, где я оказался, он еще не успел среагировать на мои просьбы о помощи. Говорят, перед смертью у человека перед глазами проносятся вся жизнь, и тот момент стал для меня коротким резюме последних нескольких месяцев. Я увидел, как мы готовились к походу в заливе Резолют, как вышли с острова Уорд-Хант, как неделями спали в палатке. Страшнее всего, что я видел, как обмороженные участки у меня на носу и пальцах становятся все больше, а нырок в Северный Ледовитый океан ставит точку в моем стремлении к Северному полюсу и желании первым собрать «Большой шлем исследователей» – покорить высочайшую гору каждого континента и добраться до четырех полюсов планеты – двух географических и двух магнитных. Вот и все, подумал я. Экспедиции конец. Мне не выжить.

Не успел я и глазом моргнуть, как мир вокруг ускорился, Руне возник прямо передо мной и потянул меня к себе из колючих объятий океана. Он вытащил меня на льдину, где я лежал, глотая воздух. Мои штанины уже замерзли и стали твердыми, как печные трубы.

Мне хотелось, чтобы Руне поскорее поставил палатку, где я смог бы сбросить с себя промокшую одежду и забраться в спальный мешок, но Руне посоветовал мне этого не делать. «Лучше всего идти дальше, – сказал он. – Тогда тепло твоего тела высушит одежду изнутри». Мне казалось, что это маловероятно. Я боялся, что теперь обморожение распространится на всю мою ступню и ногу. Мне нужно снять одежду, настаивал я. «Поверь мне, Дэвид, со мной такое случалось не раз. Если ты сейчас остановишься, вода вмерзнет в одежду, и этот лед из нее будет не выгнать. Ты должен идти дальше».

И мы пошли дальше на север. Колени у меня дрожали еще часа два. Совсем скоро мы вышли к торосу, который был не лучше других, что мы уже встречали на своем пути. Он был чудовищен. Чрезвычайно высок. И обойти его не представлялось возможным. Мы часа три карабкались по этой ужасной замерзшей гряде, преодолев за это время не более километра, и белая мгла не позволяла нам найти более удобный путь.

На исходе дня мы вышли к очередной протоке. Мы решили, что нужно пересечь ее, прежде чем ставить палатку, на случай если за ночь полынья расширится. На это у нас ушло сорок минут. Совсем выбившись из сил, в палатке я сразу лег.

Мы с удивлением обнаружили, что за последние восемь часов прошли 11 км. В описанных обстоятельствах такой результат показался нам блестящим: несомненно, при хорошей видимости мы прошли бы и все шестнадцать, если бы идти приходилось, как мы и рассчитывали, по ровному льду. Но, похоже, надеялись мы зря.

Вот бы найти способ избежать риска провалиться под лед, думал я на следующий день, лежа в спальном мешке и пытаясь отсрочить момент, когда мне придется встать и снова начать тяжелейшее путешествие по льду, переживая проклятый «день сурка». Я страдальчески вспоминал, как пару недель назад мы решили на один день сделать паузу, чтобы восстановить силы. Затем, выглянув из палатки, я заметил в небе след от самолета, летящего в нескольких тысячах километров над землей. Сочтя такой способ путешествий очень легким и бесконечно более рациональным, я задумался.

Несколько лет назад я услышал о трагической попытке Андре покорить Северный полюс на наполненном водородом воздушном шаре и запомнил его план, который показался мне весьма логичным. На лыжах я не мог сделать более 25 км за день. Обычно я проходил гораздо

меньше, а порой мы едва перетаскивали сани хотя бы на полтора километра по ледяным торосам и глыбам. Андре, однако, рассчитывал, что за день будет пролетать до 500 км.

Правда, так называемые эксперты говорят, что Андре был безрассуден в своем стремлении, а другие путешественники утверждают, что глупо пытаться осуществить его замысел, когда самого Андре постигла такая катастрофическая неудача. Никто не отважился на это более сотни лет – всех отпугивала опасность предприятия и история о трагической и медленной смерти трех смельчаков, однажды решившихся на такое. Цель считалась недостижимой, поскольку единственная попытка Андре окончилась провалом. Узнав об этом, я еще сильнее захотел пойти на риск. Кроме того, Андре подал исключительный пример отваги и мужества, и мне было сложно бороться с желанием довести его дело до конца.

Меня смущало лишь то, что воздухоплавание в последние годы оказалось запятнано попытками совершить беспосадочный кругосветный полет. В самой идее такой кругосветки нет ничего плохого, но люди вроде Ричарда Брэнсона потратили гигантские суммы на множество полетов с использованием новейших продвинутых технологий и все равно потерпели неудачу. В результате человечество разочаровалось в воздухоплавании. Перестав казаться простым и относительно доступным, оно стало считаться забавой богачей, а таких ассоциаций мне хотелось избежать во что бы то ни стало.

Впрочем, возможность осуществить эту смелую мечту пока оставалась делом будущего. В настоящем мне нужно предстояло добраться до Северного полюса и поставить яркую точку в своей 15-летней одиссее по сбору первого «Большого шлема исследователей». Четыре недели спустя, 28 апреля, я наконец реализовал свои амбиции и оказался на самой макушке земного шара, но даже в тот миг, достигнув цели всей жизни, я уже видел перед собой новую задачу. Если мне удастся долететь до Северного полюса на воздушном шаре, я действительно стану в этом первым в мире. Без уловок, без оговорок. Это неисследованная территория, и теперь она манит меня.

Проблема лишь одна: мне нужно научиться управлять воздушным шаром.

Через несколько дней после возвращения в Уилтшир я начал планировать новое приключение. Первым делом я обратился к мировому лидеру в производстве воздушных шаров – в компанию «Кэмерон Балунс», которая находится в Бристоле, всего в нескольких километрах от моего дома. Компания создала шары для нескольких попыток кругосветных путешествий, и ее владелец Дон Кэмерон привык, что люди стучатся к нему в дверь и рассказывают о планах, которые большинству кажутся оторванными от реальности. Для искателей приключений такие мечты – все равно что доза для наркомана.

И все же мои запросы были крайне неординарными. Встретившись с Филом Даннингтоном, директором по продажам в компании Кэмерона, я сказал, глядя прямо ему в глаза: «Мне неинтересны увеселительные полеты на воздушных шарах, во время которых люди пьют шампанское, совершая экскурсию по стране. Мне нужно кое-что другое».

Фил несколько скептически отнесся к моей идее, ведь я пока ни разу даже не ступал в корзину воздушного шара, но все же не отмахнулся от меня. Возможно, свою роль сыграло мое прошлое: опыт горных восхождений и полярных походов. А возможно, Фил знал, что мне нравится устанавливать рекорды, потому что далее он смело предложил мне для начала перелететь через горный хребет. «Над Эверестом на воздушном шаре уже летали, но, кажется, никто прежде не пересекал Анды. Скоро к нам приедет наш представитель в Чили. Может, вам с ним встретиться?» – сказал он.

Предложение было заманчивым. Я уже поднимался на Аконкагуа, высочайшую гору в Андах, когда покорял семь вершин семи континентов. Теперь я мог вернуться на место прошлого триумфа. Кроме того, я знал, что Руне давно хочет установить высотный рекорд по приземлению с парашютом на горе, и этот полет давал ему прекрасную возможность осуществить свой замысел.

Неделю спустя я встретился с Виктором Мардонесом, коренастым и невозмутимым офицером военно-морской авиации в отставке, который представлял Кэмерона в Чили. Я спросил его, возможно ли пролететь на воздушном шаре над высочайшей точкой Анд. Однозначного ответа он дать не сумел: по его словам, на наполненном газом шаре такое путешествие совершили еще в 1920 году, но еще никому не удавалось повторить его на шаре, наполненном горячим воздухом. Две недавние попытки, сделанные американцем и испанцем, провалились из-за проблем с кислородом, и власти вполне могут запретить еще одну.

Я подумал, что прежде мне всегда удавалось находить общий язык с бюрократами. Кроме того, никто раньше не совершал такого путешествия, и мне было сложно противостоять соблазну осуществить его в первый раз.

– Значит, я стану первым?

– Возможно. Сколько часов вы уже налетали?

– Вообще-то ни одного. Я еще даже не пробовал.

Последовала многозначительная пауза. Виктор поджег сигарету, сделал затяжку, медленно выдохнул дым и сделал разумное предложение.

– В таком случае поговорим, когда вы получите лицензию.

Это было справедливо. Через неделю я впервые поднялся в небо на аппарате легче воздуха в компании инструктора Терри Маккоя, к которому я обратился по рекомендации Филадельфия Даннингтона. При подготовке к моему первому полету шар привязали к «лендроверу» в парке Виктории в Бате.

Терри провел любопытную аналогию. «Все довольно просто, – сказал он. – Летать на шаре – все равно что заниматься любовью с женщиной». Такое утверждение показалось мне сомнительным, но я наострил уши. «Если схватить женщину за грудь, ей это не понравится и хорошего не жди. С шаром все точно так же: если будешь неуклюж и станешь резко загонять в него горячий воздух, он начнет капризничать. Но если будешь нежен и ласков, все пройдет прекрасно».

Взяв на вооружение этот непосредственный и незабываемый совет, я стал быстро осваивать навыки, необходимые для получения лицензии в Управлении гражданской авиации. На первых занятиях я учился собирать купол – воздухоплаватели называют его «оболочкой» – и корзину. Затем я часами упорно тренировался управлять с горелкой, чтобы плавно взлетать и контролировать приземление. Сначала я побаивался и лишней раз зажигал горелку при снижении, из-за чего поднимался обратно в воздух за мгновение до того, как должен был коснуться земли. Затем, осознав свою ошибку, я опустил шар так резко, что чуть не получил травму.

Тем не менее я прошел 25-часовой курс и успешно справился с контрольным полетом, сдал экзамен Брайану Джонсу, который впоследствии стал одним из пилотов, совершивших первое кругосветное путешествие на воздушном шаре. Теперь я получил право летать самостоятельно и тем же вечером, опьяненный радостью от сдачи экзамена, впервые поднялся в воздух в одиночку прямо из центра Бата. Смотря на крыши георгианских зданий из светлого камня, которые маячили далеко внизу в вечернем солнце, я раздумывал о своей итоговой цели: долететь на воздушном шаре – не совсем таком, как этот, но очень похожем – до Северного полюса. Примерно через час я приземлился, довольный своим первым сольным полетом. Неподалеку опустился шар, на котором люди совершали увеселительную прогулку. Они налили мне шампанского. Оно было чудесным. Я почувствовал, что вступил в особое братство.

Следующие несколько месяцев мы с Руне готовились к полету над Андами, прислушиваясь к советам других людей, летавших над горами на воздушном шаре, и Брайана Джонса. Нужно было ответить на десятки вопросов – например, решить, использовать ли нам барографы и титановые резервуары, какой тип пропана подходит для больших высот, стоит ли брать с собой кислородный аппарат для дыхания и нельзя ли обойтись без азота для поддержания давления в пропановых баллонах.

Самый ценный урок мы усвоили в медицинском центре Королевских ВВС в Боскомб-Дауне, где некоторое время провели в камере низкого давления и увидели, как сложно мыслить ясно при нехватке кислорода. Женщина-инструктор закрыла за нами обеспечивающую герметичность дверь и давление воздуха снизили до уровня, который наблюдается на высоте 7500 м. После этого мы сняли кислородные маски и попробовали сложить простую мозаику. Мне казалось, что время у меня не ограничено, но все, кто наблюдал снаружи, видели, что я просто верчу в руках отдельные фрагменты мозаики. Моя способность мыслить сильно снизилась, и до потери сознания оставалось не более трех минут.

Мы поняли, какая опасность нам грозит. Если уровень кислорода в крови упадет во время полета над Андами, мы сначала почувствуем опасный прилив сил, а затем не будем даже осознавать, насколько замедлились наши физические реакции. К тому моменту, когда мы сообразим, что перестали получать кислород, будет уже слишком поздно. Этот опыт подействовал на нас отвращающе.

В середине ноября случилось несчастье. Я приобрел небольшой воздушный шар, чтобы практиковаться и увеличить количество сольных часов налета, которых к моменту покупки накопилось всего три. Незадолго до отъезда в Чили я решил совершить еще один полет на новом шаре и холодным осенним утром поднялся в крошечной корзине над Батом. Все шло как по маслу до посадки в районе Маршфилда, где я ударился о землю с такой силой, что оказавшийся неподалеку фермер, подбежав ко мне, решил, что я уже мертв. Я осторожно выбрался из корзины и обнаружил, что едва могу согнуться, чтобы сложить шар. Спина ныла, но это не шло ни в какое сравнение с обжигающей болью в колене. Через несколько дней мне предстояло отправиться в Анды, но я едва мог ходить.

Осмотрев меня, хирург из Бата, работающий с травмами профессиональных регбистов, сообщил мне плохие новости. Я порвал связку. К счастью, есть и луч надежды: имея опыт лечения спортсменов, хирург сказал, что операция мне не нужна, хотя еще пять лет назад без нее было бы не обойтись. Из колена откачали целый стакан жидкости, после чего мне прописали курс упражнений. Неделю спустя, еще не совсем избавившись от хромоты, которая не вписывалась в мой изначальный план, я все же отправился в Чили.

В четверг, 7 декабря, через две недели после прибытия в Чили, я стоял на аэродроме для авиаопылителей на окраине Лос-Андеса в 100 км к северу от Сантьяго. Было четыре утра, и до рассвета оставалось совсем недолго. Мы с Руной готовились к перелету через Анды на воздушном шаре.

После прибытия в Чили я получил еще полчаса опыта пилотирования шара, однако не было ничего опаснее, чем утренний контрольный полет на подержанном шаре объемом 3400 кубометров, который раздобыл для меня Виктор Мардонес. В итоге я успел налетать скромные четыре с половиной часа. Шар «Тайфу Челленджер», в корзине которого, чтобы минимизировать его массу, лежало лишь самое необходимое, был гораздо больше, чем любой из тех, что я пилотировал раньше. К счастью, он прекрасно меня слушался.

Две недели мы с нетерпением ждали, когда ветер подует в нужном направлении и сможет перенести нас через центральный горный хребет Южной Америки. Чилийские и аргентинские бюрократы дополнительно омрачили изнурительное ожидание. Страны по-прежнему не могли определить, где именно проходит их общая граница, и получение разрешения на взлет в Чили и приземление в Аргентине было сопряжено с политическими спорами. Чилийская авиадиспетчерская служба не оценила мои намерения и сначала отказалась согласовывать план полета, но затем Виктор задействовал свои связи и обмолвился, что некогда его отец руководил международным аэропортом Сантьяго. Услышав об этом, сотрудник аэропорта незамедлительно выдал нам разрешение и даже позвонил своему другу из таможенного управления, чтобы гарантировать, что чилийская иммиграционная служба тоже одобрит полет.

Высота Аконкагуа составляет 6962 м, это высочайшая гора мира за пределами Гималаев, но я уже успел с ней познакомиться. В ноябре 1994 года у меня не получилось подняться на нее, но на следующий год в феврале я вернулся и покорил гору, совершая серию восхождений на семь вершин¹. Теперь я вернулся, чтобы пролететь над старым соперником. Я мог выбрать более низкогорный участок Анд, но нацелился на Аконкагуа, поскольку это позволяло мне установить рекорд: пересечь Анды на воздушном шаре в самой высокой точке горной цепи.

Оставалась лишь одна проблема – ненадежность десятилитрового кислородного баллона. Он подтекал, когда прибыл из Англии, и замена резиновой прокладки ни к чему не привела. К счастью, Виктор нашел два пятилитровых алюминиевых баллона с сухим кислородом вроде тех, что используют в больницах.

Когда бюрократические вопросы были решены, а оборудование готово, мы с Руने приехали на аэродром, чтобы провести предполетную проверку. Нам не терпелось достичь цели, которая маячила впереди, дразня нас. В полете температура должна была опуститься с 40 °С до –40 °С, поэтому нам нужно было надеть несколько слоев одежды: шорты под арктическое термобелье и вещи для низких температур поверх всего этого. Руне также надел парашют, но для меня парашют мы не брали ради экономии массы и места. Зато на мне были горные ботинки и шлем, на случай если нам пришлось бы совершить аварийную посадку на склоне горы. В моем рюкзаке лежали веревка, кошки, небольшая палатка и спальный мешок. Неподалеку стоял вертолет со съемочной группой английского телевидения – он работал на холостом ходу, ожидая нашего взлета.

Время шло. Мы знали, что должны взлететь до восхода солнца, пока стоит штиль, и подняться достаточно высоко, чтобы поймать западный ветер, который перенесет шар через горы, прежде чем дневное тепло запустит восходящие термические потоки. Но ничто не шло по графику, и ощущение, что время уходит, обострилось в тот момент, когда кто-то из стартовой группы развернул шар вокруг своей оси. Я решил, что с меня хватит: пора вылетать. Удостоверившись, что Руне готов, я разжег горелку и поднял шар на 25 м над собравшейся толпой. Мы взмыли в утреннее небо над знаменитыми чилийскими виноградниками. Я проверил исправность системы спутниковой навигации и вышел на связь с диспетчером. Шар постепенно поднимался. Казалось, все идет хорошо.

По данным Виктора и метеорологов, западный ветер должен был подхватить шар на высоте 2500 м, но, поднявшись на нее, мы так и не сдвинулись с места. Мы висели неподвижно, прямо над аэродромом. Обещанного ветра не было, и я понимал, что нужно подняться выше, а значит, мне следовало немедленно облегчить массу, если я действительно надеялся перелететь через Анды.

Был один простой выход, которым я, не раздумывая, воспользовался.

– Руне, тебе придется спрыгнуть прямо сейчас! – объявил я, перекрикивая рев горелки.

– Что? – ответил Руне.

Не такого прыжка он ожидал, и необходимость закончить приключение раньше, чем планировалось, выбила его из колеи.

Я знал, что ради меня он готов почти на все, а потому пожертвует собственной попыткой установить рекорд, чтобы я осуществил свою.

– Если я пересеку горы, мы вернемся и сосредоточимся на твоём рекорде, – обещаю я, понимая, что иного выбора у меня нет, но презирая себя за это вынужденное решение.

Не говоря больше ни слова, Руне совершил прыжок. Одно движение – и он перемахнул через борт корзины и полетел в предрассветную тьму. Этот момент стал одним из самых болезненных за всю мою жизнь, ведь у меня на глазах человек, который больше всех помогал мне не

¹ Имеются в виду Эверест (Азия), Аконкагуа (Южная Америка), Килиманджаро (Африка), Эльбрус (Европа), Денали (Северная Америка), Винсон (Антарктида), Пунчак Джая (Австралия и Океания) (прим. ред.).

погибнуть и не сойти с ума, шагнул за борт. Такому неопытному парашютисту, как я, прыжок казался невероятно опасным, и мне было страшно за человека, без которого я не добрался бы до Северного полюса и не собрал бы свой «большой шлем». Хотя мне очень хотелось выглянуть из корзины, я не мог вынести мысли, что парашют не раскроется и Руне разобьется у меня на глазах. Не помню, чтобы я хоть раз чувствовал себя так одиноко, как в те первые мгновения после прыжка Руне.

Но у меня не было времени размышлять о судьбе друга. Теперь, когда 90 кг живого балласта оказались за бортом, шар устремился ввысь, как ракета, и мне пришлось потрудиться, чтобы вернуть себе контроль над ситуацией. Чувствуя, как колотится сердце, я твердил: «Боже, надеюсь, он в порядке», – пока с земли мне не сообщили, что он приземлился без проблем. Затем я стал решать свои проблемы – проблемы пилота-новичка, который со скоростью 300 м в минуту поднимается на высоту, на которой еще никогда не бывал. Я уменьшил пламя горелки, надел кислородную маску и проверил свое местоположение. Ветра по-прежнему не было. Я поднимался по прямой. Меня это не устраивало, тем более что время поджимало. Мои запасы топлива были рассчитаны всего на пять часов полета, и нужно было как можно скорее двигаться на восток, поэтому я решил подняться еще выше, надеясь все же разыскать неуловимый западный ветер. Поднимаясь, я потерял из виду вертолет со съемочной группой. Последний летательный аппарат, который связывал меня с людьми, достиг предельной для себя высоты 6400 м. На моем высотомере мелькали цифры: 6700, 7000, 7300 м.

Достигнув отметки в 7900 м, я наконец поймал ветер, но оказалось, что он несет шар на север вдоль Анд. Куда, черт возьми, запропастились обещанные ветра, которые должны были отнести меня на восток, через горы в Аргентину, где не было опасностей и меня ждал успех? Я медленно летел на север, глядя, как внизу, словно на карте, вырисовываются великолепные очертания Аконкагуа. Я видел маршрут, которым шел на вершину, мимо Гнезда Кондора и хижины «Берлин», где мы с Нилом Уильямсом, сопровождавшим меня в походе, разбили последний лагерь, прежде чем выдвинуться на пик. Впрочем, было не время предаваться этим чудесным воспоминаниям. Передо мной стояла конкретная задача, и выбора не оставалось: мне нужно было подняться еще выше в поисках западного ветра. Горелка взревела в разреженном воздухе, с шипением взвилось пламя. Шар снова устремился ввысь. Я понимал, что погибну, если преодолю отметку в 10 300 м без обогащенного кислорода, поэтому я остановился чуть ниже 9700 м – высоты, на которой пассажирские самолеты пересекают Атлантику.

Мне было страшно. Я чувствовал себя совсем беззащитным и абсолютно одиноким. Я никогда не поднимался на шаре выше, чем на несколько сотен метров над Южной Англией, но теперь пребывал среди реактивных струй на совершенно незнакомой территории. Надо мной от горелки поднимался конденсационный след, и мне вспомнилось, что именно из-за такого следа от реактивного самолета, увиденного девять месяцев назад, я оказался в столь затруднительном положении. В отличие от самолета, я двигался с той же скоростью и в том же направлении, что и ветер, поэтому след шел не по прямой. Он извивался вокруг оболочки шара, пока я одиноко плыл над восхитительным горным хребтом, лежащим примерно в 3000 м ниже, и гадал, что же мне теперь делать.

Я подкрутил горелку, чтобы пламя не погасло из-за низкой температуры, и проверил курс. Вот черт. Я по-прежнему летел на север, но времени на составление нового плана атаки было мало. Первый из двух пятилитровых баллонов с кислородом почти опустел, и через несколько минут мне нужно было приступить ко второму. Для этого необходимо лишь открутить муфту, не снимая маски с лица. Это простая процедура, которую я множество раз отрабатывал на земле, однако на большой высоте провести ее, оказывается, сложнее. Затем я понял: я привык к морозу -46°C на высоте 9700 м, а муфта – нет. Она примерзла. И не поддавалась.

От волнения у меня дрожали руки. Я высвободил баллон и вытянулся всем телом, чтобы поднести муфту к пропановой горелке и немного нагреть. И все равно у меня не получалось

ее сдвинуть. Маска плотно сидела на лице, и я взглянул на расходомер, чтобы узнать, сколько кислорода – и времени – у меня осталось. Боже, стрелка была уже в красном секторе. В голове зазвучали слова инструкторши из Боскомб-Дауна: она тогда сказала, что жить мне осталось три минуты. Где же она теперь, когда мне так нужна ее помощь?

При столкновении с суровой реальностью, в которой я мог полагаться только на себя, я запустил мозг на полную мощность, подозревая, что частичное кислородное голодание уже ограничило мою способность принимать решения. Я понимал, что не справлюсь без кислорода и либо погибну, либо улечу в ту часть Анд, где невозможно будет совершить посадку. Я знал, что могу дышать без кислорода на 3000 м, поэтому у меня не было иного выбора, кроме как спуститься с высоты, которая втрое превышала этот уровень, пока в баллоне не закончится кислород. Вариантов не оставалось: мне нужно было совершить экстренное снижение, один из самых опасных воздухоплавательных маневров, о котором я слышал, но который никогда не практиковал. Выключив горелку и позволив воздуху в шаре остыть, я снижался бы со скоростью около 600 м в минуту. Чтобы добраться до 3000 м, у меня ушло бы как минимум 11 минут. Вокруг было множество значительно более высоких гор, и потому я мог совершить аварийную посадку на склоне одной из них. Нужно было рисковать, но выбирать не приходилось.

Понимая, что промедление смерти подобно, я тотчас выключил горелку и приступил к снижению. Очень страшно было слушать шипение топлива, которое превращалось в жидкость на морозе, но самый жуткий момент наступил, когда малая горелка мигнула и погасла в разреженном воздухе. Я понимал, что, возможно, у меня не получится разжечь ее снова и тогда я продолжу снижаться, даже преодолев отметку в 3000 м, и упаду на землю менее чем через пять минут.

Затем я настроил радио на частоту, которой пользовался зависший внизу вертолет, и передал короткий сигнал бедствия пилоту Марио. Он встревоженно сообщил, что пытался некоторое время связаться со мной и испугался, не получив ответа на более ранние сообщения. У меня не было времени объяснять, почему я молчал, но я передал ему срочную новость: «У меня почти закончился кислород. Я захожу на аварийную посадку».

Это верное решение, уверял я себя, летя к земле со скоростью более 3 м в секунду. Я не поддался слепой панике и должен был приземлиться, не потеряв контроля над шаром, даже если не смогу разжечь малую горелку. Если все пойдет не так, я знал, что на высоте 4500 м, когда воздух станет плотнее, шар постепенно замедлится сам. Даже если у меня не получится снова разжечь горелку, он приземлится, как тяжеловесный круглый парашют вроде тех, что применялись во время Второй мировой войны. Посадка мне светила катастрофически жесткая, и потому я сомневался, что смогу после нее уйти на своих двоих, но выжить все же должен был. По крайней мере, так утверждали на курсах.

Однако, набирая скорость, падающий шар стал все быстрее вращаться, вышел из-под контроля и устремился прямо к скалам. Я понимал, что если не остановить вращение, то я не смогу предотвратить удар о землю, но был не в силах хоть что-нибудь предпринять. Я чувствовал легкое головокружение, которое было первым признаком кислородного голодания, и потому способен был лишь порадоваться, что оказался над предгорьями, а не над острыми пиками Анд. Затем я попал в восходящие термические потоки, которые понесли меня к вершине Аконкагуа.

Думать нужно было быстро. Шар по-прежнему камнем падал вниз. Я мог разжечь горелку и подняться выше термических потоков, а мог разбиться при столкновении с горным склоном, к которому стремительно приближался. Я занялся горелкой, отчаянно желая, чтобы она снова вспыхнула, но пламя не появлялось. Тут мне в голову пришла блестящая мысль. К счастью, я соображал достаточно хорошо, чтобы попросить Марио нисходящим потоком воздуха от вертолета оттолкнуть меня от гор. При моей скорости снижения проклятые утесы были уже слишком близко.

Марио никогда прежде такого не делал, но согласился попробовать. После целой вечности изоляции и страха разговор с другим авиатором оказался для меня настоящим утешением. К моей огромной радости, замысел удался: шар удалился от гор. Оказавшись вне опасности, я сразу разжег горелку с помощью искрового зажигателя. Я едва успел спастись, о чем прекрасно знал. Еще несколько десятков метров, может, еще секунд пятнадцать – и я бы врезался в гору. Но я перелетел через соседний пик и через несколько минут совершил относительно контролируемую посадку в нескольких метрах от зарослей кактуса. Моя первая попытка перелететь через Анды окончилась неудачей. К счастью, я выжил и могу поведать эту невероятную историю.

Минуту спустя Марио посадил вертолет рядом с шаром, и я попробовал выбраться из корзины. Я три часа провел на холоде и едва мог пошевелиться, но все мысли о том, чтобы не перенапрягаться, испарились, как только со всех сторон ко мне начали стекаться дети – кто пешком, кто на лошадях. Я приземлился неподалеку от места их игр, и они, хихикая, удивленно смотрели на голубоглазого незнакомца, который свалился на них с неба. Они помогли мне снять оболочку с колючек кактусов, и Марио на вертолете унес мой воздушный шар. Я остался на обед со школьниками Эль-Собранте, а потом посидел с ними на уроках и даже сыграл в футбол. К счастью, в крошечной деревушке был таксофон, поэтому я попросил школьного учителя связаться с Эрманой, женой Виктора Мардонеса. Она передала мое сообщение, и через четыре часа за мной приехала вся команда во главе с Терри Маккоем.

– Ты едва спасся, парень! Что думаешь?

Я понимал, что чудом остался жив, но мою решимость это не поколебало.

– Я получил хороший опыт, Терри. Но это не конец.

В следующие несколько дней мы перестраиваемся и пересматриваем свои планы. Прежде всего необходимо починить воздушный шар и снова получить подтверждение о его пригодности для полета. Мне пришлось сообщить Руне, что я не смогу взять его с собой в следующий полет. Опыт показал, что только третий баллон с пропаном даст мне время найти необходимый ветер. Взять дополнительный вес на шар не представлялось возможным, поэтому Руне должен был уступить баллону свое место. Это было непросто, но Руне спокойно отнесся к моей просьбе. Я пообещал ему, что он все равно совершит свой прыжок с парашютом, если у нас останется достаточно топлива, после того как я предприму еще одну попытку пересечь Анды, но мои слова прозвучали не слишком убедительно. Мы оба знали, что времени у нас в обрез.

Главной проблемой были запасы кислорода. Я не мог позволить себе ошибиться во второй раз. И дело было не только в потере времени, просто очередная ошибка могла стоить мне жизни. Я зря решил, что если изначально планировалось использовать один десятилитровый баллон с одной маской, то после замены десятилитрового баллона двумя пятилитровыми мне не стоит заранее закрепить на втором из них вторую маску. В первый раз я уцелел лишь благодаря тому, что израсходовал больше кислорода, чем ожидалось, пока искал неуловимый западный ветер. Если бы я поймал его сразу, я оказался бы без кислорода и без возможности прикрутить маску ко второму баллону в какой-нибудь гораздо менее гостеприимной части Анд. Просчет был очень серьезным и вполне мог стать фатальным. Я решил, что в следующий полет возьму три пятилитровых цилиндра и заранее прикреплю к каждому из них по кислородной маске.

Наконец, мы сошлись во мнении, что лучше перенести стартовую площадку из Лос-Андеса в Сантьяго. В таком случае я лишился возможности пересечь Анды в самой высокой точке, но непосредственная близость к чилийской столице позволяла нам получать поминутный прогноз погоды при взлете. Все эти незначительные изменения могли переломить ход экспедиции.

Через три дня после первой неудачной попытки я снова направился на стартовую площадку в предраассветной темноте. На подъезде к безупречно ровному полю для игры в поло на

окраине Сантьяго я получил от лайнера, который готовился к посадке в международном аэропорту, самую желанную информацию: ветер устойчиво западный. Мы надули шар, и Терри по традиции дал мне наставления перед взлетом. Как всегда, напоследок он напомнил, что выбор за мной: еще не поздно отказаться от полета. Но в моем представлении выбор всегда один: лови момент и дерзай.

Я решительно подошел к шару, забрался в корзину, провел последние предполетные проверки и дал сигнал отвязывать веревки. «Тайфу Челленджер» стал медленно и торжественно подниматься над дымкой, предвещавшей прекрасный день. Я разжег горелку, и подъем ускорился. Сантьяго и Тихий океан оставались позади вместе с моими тревогами о нехватке кислорода и топлива. На отметке 3000 м я поймал ветер и плавно полетел к силуэту гор, эффектно подсвеченному сзади восходящим солнцем. На поле для игры в поло еще было темно, но я уже оказался достаточно высоко, чтобы поймать лучи солнца, и шар теперь сиял в небесах, как лампочка.

Но у меня не было времени любоваться красотами и дышать прохладным рассветным воздухом. Мне нужно было сосредоточиться на том, чтобы подняться в ясное синее небо над вершинами-шеститысячниками, к которым я стремительно приближался. Чем выше я поднимался, тем быстрее дул ветер. Когда я оказался на предельной высоте в 9700 м, спидометр уже показывал 25 узлов вместо изначальных 10. На этот раз я не боялся, что горелка погаснет. У меня был кислород в запасе, а потому я понимал, что снижение до высоты, на котором я смогу зажечь ее снова, уже не будет таким пугающим падением в ад, как несколько дней назад.

Я пересек хребет за два часа – волшебных, но одиноких. Я уверенно пролетел над вулканом Тупунгато высотой 6570 м, сидя в плетеной корзине, отдавшись милости ветров и понимая, что в случае провала не смогу приземлиться среди пиков и, вероятно, погибну.

После девяти утра я по радио связался с базой, чтобы сообщить Терри и другим членам команды свое местоположение. Я сказал, что нахожусь к востоку от Анд, и считал координаты с GPS-пеленгатора. «Добро пожаловать в аргентинское воздушное пространство», – ответили мне. У меня получилось! Я в одиночку пересек Анды на воздушном шаре! Теперь мне оставалось лишь найти подходящее место для приземления.

И тут я, расслабившись, совершил ошибку. Когда я поднимался на Эверест, мне сказали, что большинство несчастных случаев происходит на спуске с вершины: восторг и упоение порождают самоуверенность и беспечность. Увидев впереди пыльные равнины Аргентины, я допустил просчет, за который едва не заплатил большую цену. Солнце уже встало, и я, боясь попасть в восходящие термические потоки, спустился на высоту 6000 м, чтобы найти место для посадки. Это оказалось серьезной ошибкой. Я чересчур быстро потерял высоту, находясь при этом слишком близко к горам, и вскоре меня подхватил ветер, который с пугающей скоростью понес шар обратно к вершинам. Если бы я подождал со спуском до момента, когда подо мной окажется город, который виднелся в 8 км впереди, все было бы в порядке. Но я запаниковал и, отчаянно надеясь вырвать победу, которая и так была уже почти у меня в руках, посадил шар на обочину грунтовой дороги. У меня получилось, но одному Богу было известно, где я. Я даже не мог сказать наверняка, что нахожусь в Аргентине.

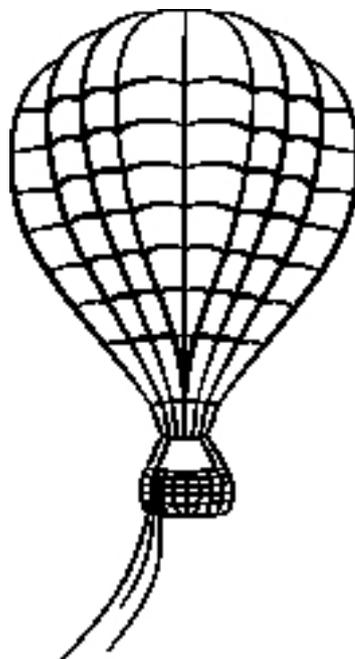
Я сверился с GPS-навигатором. Судя по всему, я сел на аргентинской территории, и первое реальное подтверждение того, что я пересек границу, получил, увидев, что ко мне по полю направляются типичный аргентинский гаучо и его дочь. Я связался с командой в Чили и сообщил о своем успехе. «Отличный полет. Никаких проблем. Мягкая посадка», – сказал я Терри. Я назвал свои координаты, и он ответил, что я нахожусь в 13 км к западу от деревни Паредитас и примерно в 65 км к востоку от чилийской границы. До меня донеслось ликование команды. Было здорово. Я взлетел из Чили еще до завтрака и приземлился в Аргентине как раз к обеду.

Понимая, что за мной приедут еще не скоро, я отпраздновал успех в одиночку, воздев руки к небесам, которые перенесли меня через горы, и испустив крик радости среди пустынных

полей. Я осознал, что установил свой первый воздухоплавательный рекорд и выжил, чтобы рассказать об этом. По моим щекам покатились слезы. Следующей остановкой, подумал я, станет Северный полюс.

Глава 2

План



Лондон, Англия
29 июля 1895 года

Просторный викторианский лекционный зал был забит выдающимися полярными исследователями и учеными. На скамейках специалисты по военному воздухоплаванию сидели вплотную к профессорам и представителям географической элиты. Вдоль обитых деревом стен теснились журналисты и писатели, а рядом с ними стояли обычные любопытствующие, которые хотели услышать последние новости об исследованиях и приключениях на Шестом международном географическом конгрессе.

Среди собравшихся был генерал Адольф Вашингтон Грили, американский исследователь Гренландии и острова Элсмир и основатель Американского географического общества. В 1883 году он возглавил экспедицию, в которой двадцать пять человек провели в Арктике 250 дней полярной зимы. Выжили лишь семеро – и для этого им пришлось есть собственную кожаную одежду. Рядом с Грили сидел контр-адмирал Альберт Маркем, легендарный полярный исследователь. В 1875 году ему удалось на санях подобраться к Северному полюсу ближе, чем кому-либо прежде. Как и другие делегаты, они пришли в эту душную аудиторию жарким летним вечером, поскольку швед Саломон Август Андре, который постепенно приобретал в Европе репутацию пионера воздухоплавания и талантливого инженера, собирался представить публике свой план экспедиции к Северному полюсу.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.