

Все, что он знал о полетах на предельных высотах, он взял от перелетных птиц. Будучи многократным чемпионом мира по дельтапланерному спорту, Анжело д'Арриго собрал множество рекордов. Но затем ушел из чистого спорта и устремился к полетам по зову инстинкта, к способности ощущать восходящие потоки воздуха, к слиянию с природой. Его увлекательные приключения – это совершенно особая миссия: летать как птицы. Летать с птицами. В 2001 году он перелетает с орлами через Сахару, а затем – через Средиземное море.

Летом 2002 года он участвует в перелете небольшой стаи журавлей от полярного круга до теплых «зимних квартир» у Каспийского моря. Проект был направлен на сохранение этого вида птиц. И, наконец, после четырехлетней подготовки и интенсивных тренировок, в мае 2004 года ему удается сенсация – полет над вершиной Эвереста, высочайшей вершиной мира. Свободный полет на 9000 метрах над уровнем моря на скорости около 200 километров в час при температуре минус 50 градусов Цельсия.

Анжело д'Арриго удалось осуществить древнейшую мечту человечества. В своей жизни он объединил любовь к животным, приключения и деятельность по улучшению экологии.

В 2006 году он совершил еще один полет с птицами. На этот раз над вершиной Аконкагуа (6962 м) в Южной Америке, вместе с кондорами.

К сожалению, 26 марта 2006 года он совершил свой последний полет. Катастрофа небольшого самолета, в котором Анжело был пассажиром...

ISBN 978-5-904253-01-1

9 785904 253011

Анжело д'Арриго

Вслед за орлами



Анжело д'Арриго

Вслед за орлами





Анжел о д'Арриго

Вследзаорлами

Как я учился жить в воздухе

Гималайя
Москва 2008

УДК 797.56
А 84

Все права защищены. Ни одна часть данного издания
не может быть воспроизведена или использована в какой-либо форме,
включая электронную, фотокопирование, магнитную запись
или какие-либо иные способы хранения и воспроизведения информации,
без предварительного письменного разрешения правообладателя.

Перевод *Александра Мартынова*

А 84 **Анжело д'Арриго.** Вслед за орлами. Как я учился жить в воздухе. Пер. с итал. [Текст]. М.: ООО «Гималайя», 2008. - с. 352 ил.

ISBN 978-5-904253-01-1

Все, что он знал о полетах на предельных высотах, он взял от перелетных птиц. Будучи многократным чемпионом мира по дельтапланерному спорту, Анжело д'Арриго собрал множество рекордов. Но затем ушел из чистого спорта и устремился к полетам по зову инстинкта, к способности ощущать восходящие потоки воздуха, к слиянию с природой. Его увлекательные приключения основаны на любви к животным, на совершенно особой миссии — осуществить перелет с орлами из Сахары через Средиземное море на Сицилию. Летом 2002 года он участвует в перелете небольшой стаи журавлей от полярного круга до теплых «зимних квартир» у Каспийского моря. Этот проект был направлен на сохранение этого вида птиц. И, наконец, после четырехлетней подготовки и интенсивных тренировок, в мае 2004 года ему удается сенсация - полет над вершиной Эвереста, высочайшей вершиной мира. Свободный полет на 9000 метрах над уровнем моря на скорости около 200 километров в час при температуре минус 50 градусов Цельсия.

Анжело д'Арриго удалось осуществить древнейшую мечту человечества. В своей жизни он объединил любовь к животным, приключения и деятельность по улучшению экологии.

В 2006 году он совершил еще один полет с птицами. На этот раз над вершиной Аконкагуа (6962 м) в Южной Америке, вместе с кондорами.

К сожалению, 26 марта 2006 года он совершил свой последний полет. Катастрофа небольшого самолета, в котором Анжело был пассажиром...

ISBN 978-5-904253-01-1

© 2005 Arnoldo Mondadori Editore S.p.a., Milano
© Издание на русском языке: ООО «Гималайя», 2008
© А. Мартынов. Перевод. 2008

Конраду Лоренцу,
отцу современной науки о поведении,
Институту Конрада Лоренца в Вене,
продолжающему его работу с увлечением
и полной отдачей

Френсису Рогалло,
изобретателю дельтаплана,
в благодарность за то, что тысячи людей
могут теперь ежедневно взмывать в небо

Лауре, моей жене,
которая в этом «большом приключении
на мировых просторах»
всегда меня поддерживала,
всегда была в моей душе,
даже если мы были разделены пространством

Джоэле, Габриэле и Ивану, моим детям,
которым порой не хватало отца,
но которые сами являются моим путем в будущее

Оглавление

Предисловие 9

Пролог 15
Эверест, 24 мая 2004 15

Цель — полет по инстинкту 16
Орел и гора 16

Метаморфозис, часть 1: «Следуя за орлами» 29
Ника и я 29
Катания - Каир: взгляд в прошлое 92

Метаморфозис, часть 2:
«Сибирская миграция» 135
Посещение Москвы 135

Метаморфозис, часть 3: «Над Эверестом» 187
Знакомство с местом действия 187
Подготовка 206
Экспедиция 236
Решающий день 269

Эпилог 299
Приключение продолжается —
по пути кондора 299
Проект Леонардо 301
Команды 314
Спортивные результаты 316
Награды 317
Благодарности 318
Список иллюстраций 319

Предисловие к русскому изданию

С Анжело Д'Арриго мне довелось познакомиться в конце 2001 года, когда мы вплотную подошли к планированию первых экспериментов по использованию мотодельтапланов для выпуска в природу разведенных в питомнике птенцов стерха — редчайшего и легендарного белого журавля, занесенного во все мыслимые Красные книги. Этот вид гнездится только в России, но по пути на зимовки, расположенные в Иране, Индии и Китае, пересекает границы более десятка государств.

Численность стерха к концу XX века катастрофически снизилась и, чтобы спасти эту священную для многих народов птицу, были разработаны специальные международные программы. В их основе — пополнение угасающих популяций стерха за счет выпуска в природу разведенных в питомниках птенцов. В России мы начали работать в этом направлении с начала 1990-х годов и за десять лет сделали немало, однако не были удовлетворены эффективностью методов, которые традиционно использовали. Был нужен прорыв, позволивший бы реально ускорить наметившийся процесс стабилизации популяций.

Очень перспективным представлялся опыт американских и канадских коллег. Они применили мотодельтаплан, в качестве лидера стаи разведенных в неволе птенцов американского журавля, для миграции с ними из северной части штата Висконсин на зимовку во Флориду Полет за мотодельтапланом позволяет молодым журавлям обрести прекрасную физическую форму и, что самое главное, освоить миграционный маршрут, заложив его в их «бортовые компьютеры». Именно это происходит с птенцами диких журавлей,

которых во время первой миграции на зимовку ведут родители. Обратный путь на место гнездования и последующие перелеты птицы уверенно совершают самостоятельно.

Оценив успехи заокеанских специалистов, мы поняли, что тоже должны осваивать дельтапланную проводку птенцов, творчески модифицируя этот метод под наши гигантские расстояния и необустроенность маршрута, проходящего по безлюдным просторам Западной Сибири и Центральной Азии. Стало ясно, что необходимы особо надежные мотодельтапланы и суперпилоты.

Как раз в этот момент и состоялся наш первый телефонный разговор с Анжело. Он моментально отреагировал на предложение принять участие в работе и вскоре прилетел в Москву. На совещании в Московском зоопарке собрались наши ведущие специалисты по журавлям, приехали и американские ученые. Участие в развернувшихся дискуссиях пилота с мировым именем, готового немедленно включиться в наш проект, сразу же перевело обсуждение планов в практическую плоскость. Стало ясно, что в наши ряды вливается не только уникальный пилот с бесценным опытом работы в тяжелых экспедиционных условиях, но и исключительно энергичный человек, постоянно заряженный на постановку и достижение новых целей.

Уехав из заснеженной Москвы к себе на Сицилию, Анжело с головой ушел в подготовку летней экспедиции, буквально засыпая нас сообщениями по электронке и телефонными звонками. Он задавал десятки вопросов и предлагал варианты решений, которые касались научной, организационной и бытовой сторон предстоящей работы. Мелочей для него не было и это очень импонировало нашим опытным полевикам, уже тогда почувствовавших в Анжело полноценного члена команды.

Именно общение с Анжело позволило по-новому взглянуть на достоинства и недостатки приме-

нявшегося американцами способа дельтапланной миграции. При их варианте журавли на сравнительно небольшой высоте следуют за мотодальтапланом активным машущим полетом, затрачивая значительно больше энергии, чем их дикие сородичи. Миграционная тактика этих птиц в природе основана на их прекрасных парительных качествах. Активный машущий полет журавли используют в основном для местных перемещений, а во время сезонных миграций летят по-другому. Используя потоки восходящего воздуха и кружась в режиме парения, они поднимаются под самые облака, откуда, постепенно снижаясь, скользят по пологой траектории к следующему восходящему потоку, где снова возносятся к облакам. Такой энергосберегающий полет позволяет журавлям при соответствующей погоде покрывать за день до 1000 км. Однако тяжелые мотодельтапланы не могут парить и ведомые ими птенцы в состоянии пролетать в день в среднем 150 км.

Коньком, фирменным знаком Анжело как пилота были его, без преувеличения, фантастические достижения на легких дельтапланах, обладающих почти птичьим качеством парения. При этом он прекрасно освоил полеты и на дельтапланах, снабженных маленьким легким мотором, позволяющим самостоятельно взлетать с земли. Пилотирование подобных аппаратов сродни искусству, а пилотов соответствующей квалификации можно пересчитать по пальцам. Именно по этой причине американским коллегам не удавалось перейти на естественный стиль журавлиной миграции.

Находясь в верхнем эшелоне мировой дельтапланерной элиты, Анжело был как раз той фигурой, которую мы искали. Но и наше предложение оказалось для него очень кстати. Анжело увидел в стершином проекте- реальный инструмент реализации его концепции «метаморфозиса», основанной на достижении совершенства конструкции летательного аппарата и мастерства управления им в сочетании с

углублением в тонкую материю философии полета. Это должно поднять пилота на качественно новый уровень, помочь слиться с дельтапланом и превратить его в человека-птицу. Такова была мечта нашего удивительного друга, и с этих позиций возможность общения с журавлями в полете приобретало для него особую окраску.

Четыре месяца мы проработали вместе. Это были и кабинетные встречи в Москве, и выращивание журавлят в Окском заповеднике, и экспедиция в Западную Сибирь, которую мы пересекли от полярного круга до казахстанской границы.

Несмотря на яркую индивидуальность и нацеленность на решение собственных спортивных задач, Анжело был человеком команды. Еще в Москве я обратил внимание, как подробно он расспрашивал о предстоящей экспедиционной жизни. Оживился, услышав, что в полях у нас не бывает разделения на основной и обслуживающий состав и что «все делают всё». Оказалось, что и в его экспедициях порядок такой же. Они живут там по принципу цирка-шапито: «С утра ты продаешь билеты, днем выступаешь на арене, а ночью чистишь конюшню». Так что погрузка-разгрузка несметного экспедиционного багажа, колка дров, разжигание костра, приготовление пищи, мытье посуды и другая рутинная работы по лагерю выполнялись качественно и с достаточной долей энтузиазма.

Но все это, однако, теряло для Анжело всякий смысл, когда погода или другие обстоятельства дарили хоть малую возможность полетать. Нельзя забыть, каким он вернулся из первого полета после десятидневного ожидания погоды на нашей северной базе в заброшенном поселке Кушеват. Он поднялся тогда к подошве высокого кучевого облака и без бинокля его было не разглядеть. Минут сорок, пока длился полет, все стояли, разинув рты и запрокинув головы. Наконец дельтаплан с выключенным мотором вошел в спиральное пике и в полной тишине точно вписался

в пологий склон нашего холма. Аппарат приземлился почти как парашют, практически без пробежки. Принимая поздравления, Анжело просто светился и заражал всех каким-то возвышенным ликованием.

Когда полетов не было, становилось очевидным, что неба ему просто физически недоставало. Он углублялся в себя, нервничал, хотя всегда старался сдерживать эмоции. Особенно нелегко ему приходилось в нередкие периоды отсутствия всякой связи с Большой землей. Но все менялось, стоило только взлететь. Мне как-то пришло в голову, что Атлант черпал силы, приникая к земле, а Анжело для этого нужно было прикоснуться к облакам.

Профессионал высшего класса, эмоциональный, очень контактный человек с отличным чувством юмора, Анжело видел мир по-своему, часто преломленным через призму собственных идей и целей. Приведенный в книге взгляд на нашу совместную работу несет в себе заряд заинтересованности и позитива. Вместе с тем, не все увиденное в незнакомой стране было понятным и принятым, и это естественно. Автор не стремился к безусловной документальности своего повествования и отразил многие реальные события с достаточной долей субъективности. Это не умаляет художественных достоинств книги, которая позволяет читателю взглянуть на мир глазами удивительного человека, подчинившего свою жизнь в прямом и переносном смысле высокой мечте — мечте о крыльях и небе.

В книге описан весь путь Анжело д'Арриго по претворению его проекта «Метаморфозы». И полеты в Сахаре, и над Средиземным морем, и в Гималаях. Мы гордимся, что часть его программы совпала с частью нашей работы. У него были грандиозные планы продолжения проекта «Метаморфозы».

Но продолжения этой книги не будет. Анжело трагически погиб в авиакатастрофе у себя на Сицилии в 2006 году. В этой жизни остались не только его мировые рекорды и добрая память о нем. Благодаря

Анжело, проект спасения белого журавля вышел на новый виток. Имя пилота решено присвоить кордону Окского заповедника, где Анжело поднимал на крыло своих первых воспитанников-стершат.

Мы очень надеемся, что благодаря этой работе стерхов станет больше и если Вам, читатель, когда-либо посчастливится их увидеть, имейте в виду, что среди них есть и те, которые помнят Анжело ДАрриго.

Александр СОРОКИН,
Национальный координатор программ по сохранению стерха, заведующий отделением биоразнообразия Всероссийского научно-исследовательского института охраны природы

Пролог

Эверест, 24 мая 2004

Вот он, лежит передо мной. Скальный гигант, почти 9000 метров высотой. Темная пирамида со светлыми полосами вечных снегов, защищенная бастионами Гималайской горной цепи. Неприкосновенная святыня, сама охраняющая стихии.

Ветер гонит меня вперед со скоростью более ста километров в час. Я подвешен под мои м дельтапланом и пытаюсь, как могу, защититься от пронзающего холода в то время, как кислородный аппарат качает кислород в мои легкие. Вокруг моих век образовались ледовые кристаллы, даже слезы замерзают, но сейчас ни за что на свете глаза закрывать нельзя.

Наконец-то я здесь, прямо перед вершиной, как орел с фотографии, который показал мне этот путь. Я могу смотреть как бы его глазами. Метаморфозы, превращения, начались.

Я тут, со всеми техническими средствами, что мне помогают, возносимый мощным воздушным потоком, словно птица, летящая в свободном полете над крышей мира.

Многие мне предрекали, что это невозможно. Но они не знали «теорию шершня»: шершень летает, а почему — загадка, которой даже специалисты NASA занимались. Анализ веса и формы тела по отношению к поверхности и профилю крыльев показал, что шмель по законам аэродинамики летать просто не может. Но он летает! Потому что не знает, что делает это.

Цель - полет по инстинкту

Орел и гора

Невозможный полет

Идея пришла ко мне случайно. Однажды вечером 2000 года я беседовал за стаканчиком пива с моим другом Хансом Каммерландером, альпинистом, которому удалось совершить первый спуск с Эвереста на лыжах. Рассказывая об этом, он показал мне фотографию, на которой одна деталь бросилась мне в глаза: объектив захватил на заднем плане, метрах в ста, какую-то необычную точку над вершиной. Крошечная тень, может, это было какое-то пятнышко на бумаге. Ханс не смог мне объяснить, что это и некоторое время я об этом не думал.

Но, однако, «пятно» мне запомнилось. И когда чуть позже я получил фотографию, я ее увеличил и увидел, что это было не пятно и не тень.

Это был орел.

Точнее, это был Aquilla nipalensis, степной орел, который, мигрируя, перелетал через вершину Эвереста. Никогда не подумал бы, что хищная птица может летать на такой высоте, на 9000 метрах. На высоте, на которой аэродинамические силы уже не действуют. Это высота полета реактивных самолетов. Это меня поразило, как гром среди ясного неба. Я так ошалел, что у меня начала формироваться сумасшедшая идея. С этого времени я стал пытаться понять, как и почему орел забрался так высоко. И, наконец, я хотел довести это до конца сам.

Я приступил к исследованиям. Ареал обитания Aquilla nipalensis очень широкий. Летняя зона про-

стирается от Монголии и Тибета через степи России и Казахстана до Северной и Восточной Европы. Экземпляр на фотографии, без сомнения, прилетел с Тибета и направлялся в Непал или Индию. Фото было сделано осенью, когда происходит миграция с севера на юг. Загадка касалась не столько маршрута перелета, очень хорошо известного орнитологам, сколько выбора пересечения горного хребта. Ни один велосипедист или турист не нашел бы оптимальным вариант перехода через вершину вместо того, чтобы найти перевал. К тому же Гималаи — это не непреодолимая стена высотой 9000 метров. Вершина Эвереста окружена горами, перелететь которые гораздо проще. Так что орел должен был иметь веские основания, чтобы выбрать самый сложный путь через вершину вместо того, чтобы облететь ее. Существующие тысячелетиями пути миграции перелетных птиц, конечно же, не возникают произвольно, чтобы заставить птиц бессмысленно тратить силы.

Ответ был получен при изучении местных воздушных потоков. Осенью в Ронгбукской долине, на высоте 5000 метров, образуется северо-северо-восточный ветер, который наталкивается на препятствие в виде северной стены Эвереста. Это препятствие он частично обтекает с боков, а частично переходит через вершину. Так поток воды омывает камень, который препятствует течению. Часть воздушного потока, вытесняемая наверх, образует так называемый динамик, образующийся при наталкивании молекул воздуха на горную поверхность. Перелетные птицы специализируются на том, чтобы оптимизировать расход энергии и использовать природные восходящие потоки как трамплин для преодоления Гималайской горной цепи. В следующий период времени, прежде чем наступят муссоны, восходящие потоки меняют свое направление. Ветер теперь дует с юга на север, и это позволяет перелетным птицам вернуться, используя тот же самый феномен, который образуется теперь на южной стороне Эвереста, в долине Кхумбу.

Однако это объяснение было еще неполным. Мне нужно было понять, почему птицы летели через Эверест, вместо того чтобы облететь его с воздушными потоками на средних высотах около 5000 метров. И опять я нашел ответ в их потребности экономить силы. Если они поднимались с восходящими потоками на одной или другой стороне горы, они держали крылья против ветра и пытались сохранять скорость полета, равную скорости ветра, так что их перемещение вперед было равно нулю и птицы забрасывались воздушными массами наверх. Поднявшись еще на 4000 метров, то есть уже на 9000 метров, достигнув вершины, они разворачивались на 180 ^{0} и с попутным ветром совершали длинный планирующий полет. Чем выше скорость воздушного потока, с которым они летят, тем большее расстояние они могут преодолеть без единого взмаха крыльями.

И не только это. В высокогорье скорость полета сравнительно выше, потому что плотность воздуха меньше, а значит и сопротивление воздуха тоже меньше. Поэтому, чтобы сэкономить энергию, самолеты летают так высоко. Я рассчитал, что степные орлы, и вообще перелетные птицы, с высоты 9000 метров с попутным ветром могут преодолеть дистанцию 500 км, не махая крыльями. Это похоже на то, как если бы с помощью двигателя разогнаться на автостраде с легким уклоном до 150—200 км в час, а потом, отключив двигатель, ехать через пол-Европы от Милана до Парижа, не истратив ни капли бензина. Вот так оказался наверху орел.

На самом деле я, в общем-то, ничего особого не открыл. Я всего лишь поставил вопросы и прочитал на них ответы в чудесной, неиссякаемой книге природы. Полный удивления, я увидел решения, которые она предлагает своим созданиям, чтобы удовлетворить закон естественного отбора — основу любой эволюции. И действительно, такой перелет небезопасен. Он и гораздо более напряженный, а иногда и просто смертелен. Не одна экспедиция находила на южном седле Эвереста, почти на 8000 метров, тушку замерзшего орла, ко-

торому это не удалось, которого подвел ветер и который был побежден холодом и недостатком кислорода.

В свете этой новой информации о технике и стратегии полета я подумал, что математически не такой уж невозможной, как кажется, могла бы быть моя попытка с искусственными крыльями. Мне возражали, что при таких атмосферных условиях, то есть при такой плотности воздуха, мой дельтаплан должен был бы иметь мотор. Но я хотел подражать полету птиц, полету по инстинкту. Там наверху был орел, он был прекрасен, и я уже видел себя на его месте.

Кроме того, исследование полета перелетных птиц на природе чудесным образом соединилось с моим авантюрным спортивным духом. На горизонте для меня обозначилась возможность осуществить старинную мечту еще времен моей юности, когда я играючи залезал на городские стены Парижа. Эта мечта — покорить Эверест.

Жизнь с горами

Горный спорт сопровождал меня на всех периодах моей жизни. И, как все альпинисты, я всегда тайно надеялся достичь вершины самой высокой горы на земле, вершины, над которой уже нет ничего. Мое увлечение Эверестом очень старо. Я был еще пацаном, когда влюбился в эту гору.

В Париже, где я вырос, я очень много времени проводил на улице. Дождь или солнце — я играл с растениями или охотился за мухами или кузнечиками. В начале семидесятых годов в школе в районе Бастилии, где я учился, преподаватели применяли нетрадиционные методы обучения. Так, например, мы изучали охрану окружающей среды, пытаясь объединить теорию и практику. И ученики действительно соприкасались с природой. Каждый год организовывался так называемый курс изучения природы, во время которого мы переезжали в горы и учились там.

В двенадцать лет мне повезло, я участвовал в этом экспериментальном курсе, которым руководила выдающаяся учительница Мишель Пуке, которой восторгались и я, и все мои одноклассники. В феврале мы уехали поездом в Альпы. Это была моя первая поездка без родителей, и я пережил совершенно новое для меня чувство свободы. Смотреть из окна поезда на хвойные леса, горные ручьи и первые, покрытые снегом, горы было для меня волнующим переживанием. Последующий месяц, который мы провели на невероятной высоте 2000 метров, чтобы открывать для себя окружающий мир, фауну и геологию, месяц, когда мы с утра учились, а после обеда катались на лыжах — он остался для меня незабываемым навсегда.

Когда я вернулся из дальних далей в серый мегаполис, от покалывающего свежего воздуха к перспективе, которая отражала дом перед моим окном, сон рассеялся. В городе я стал чувствовать себя как в тесном ящике. Тоскуя о горах, я проводил вечера в мечтах о побеге туда, где хотел жить и где действительно чувствовал себя как дома. Но я четко осознавал, что это фантазии. И чтобы не заболеть тоской по горам, решил сделать себе небольшую «прививку гор» и стать городским альпинистом.

В каждом городе есть много объектов для этого: дома, вышки, строительные леса, мосты. В Париже идеальным местом является берег Сены. В каждые выходные я выбирался туда, чтобы полазить по крутым, почти вертикальным каменным стенам, которыми облицованы берега Сены. Я лазил вверх и вниз по этим естественным зацепкам на высоту от восьми до десяти метров. Иногда соскальзывал, и мои локти и колени были в шрамах. Домой я возвращался испачканным и оборванным, но моя мать не имела ни малейшего понятия о моих экскурсиях, которые я в течение многих лет держал в тайне. Я не хотел рисковать тем, что получу запрет. Экипировка моя состояла из старой пары кроссовок, которые я купил за

несколько франков на блошином рынке, и джинсов, отрезанных ниже колен так, что были хорошо видны толстые носки — совсем как у моих бессмертных героев, которые встречались в книжках о горах. Под мышкой — эти самые книжки, написанные великими альпинистами: Гастоном Ребюффа из Марселя или Вальтером Бонатти из Бергамо. Все, что я прочитывал, я пытался превратить в практику. Опять и опять я подбирал участки, которые мне позволяли проходить сотни метров от одной стенки до другой, не касаясь земли. Как человек-паук, я имел в голове план города, который привел меня к нависающим участкам под мостами через Сену.

Другой страстью было катание на лыжах, от которого я уже отказаться не мог. Я помню лицо продавца на площади Восгез, который давал напрокат старое лыжное снаряжение, когда я, не имея ни гроша в кармане, попросил продать мне самое старое и дешевое из того, что у него завалялось.

— И для чего оно тебе? — спросил он.

Я застенчиво ответил ему, что хочу организовать в школе выставку о знаменитом горнолыжном чемпионе Жане-Клоде Кили. А на самом деле я хотел попользоваться этим снаряжением. На восточной окраине Парижа как раз строилась новая автострада «Autoroute de l'Est», идущая из Страсбурга. Я обнаружил, что на склонах песчаных куч, которые выросли по обеим сторонам строительного участка после выемки грунта, можно отлично кататься на лыжах.

Выйдя из метро с лыжами на плече, я прошел еще немного пешком и оказался на стройке, заполненной бульдозерами. Здесь можно было кататься по склонам длиной по пятнадцать—двадцать метров и крутизной не меньше, чем 40—50. Я мог крутить повороты, перепрыгивая из одной дуги в другую с опорой на палки - я видел, что так делали некоторые лыжники-экстремалы. Грязь летела мне аж до ушей. А когда на этих склонах позже выросла трава, я катался по мокрой траве. Эти тренировки себя оправдали. Это была

моя первая школа лыжного экстрима, а Париж стал моим тренировочным аутдор-лагерем.

Я экипировался и был в нормальной форме. На встрече в Парижском Союзе альпинистов я случайно познакомился с Франком, с которым меня связала крепкая дружба. Вместе мы пережили самые смелые приключения. Начали с занятий болдрингом на скальных блоках в лесу Фонтенбло. Они были высотой всего несколько метров, так что веревка не требовалась, везде можно было просто спрыгнуть. Потом мы отважились уже на более серьезные высоты по восемьдесят метров в Фале дю Соссуа. На скалах Этрета в Нормандии — все дальше и труднее — я встретил чайку, наверно, ее звали Джонатан[1], она сыграла важную роль в моей дальнейшей карьере.

Потом мы предприняли большой прыжок в Альпы. Вечера мы проводили, планируя выезд. Лежа на полу мы штудировали маршруты по разложенным картам. Мы взвешивали каждую мелочь, представляли себя в самых экстремальных ситуациях. Потом начали собирать снаряжение. Недостаток опыта мы компенсировали избытком снаряжения, так что рюкзаки были перегружены. Все с трудом накопленные деньги ушли в альпинистское снаряжение. А в действительности мы покупали мечты. Несмотря на это у нас хватило благоразумия, чтобы провести генеральные испытания и пройти вверх и вниз три этажа в доме Франка. У меня дома об этом не могло быть и речи — никто не знал о моей второй жизни как альпиниста, так что все снаряжение мы хранили у Франка. Эти «восхождения», с одышкой и болями в спине, как минимум побудили нас сократить объем груза. Но они и послужили хорошей тренировкой.

В пятницу вечером мы встретились на Лионском вокзале, с которого идут поезда на юго-восток Фран-

[1] Намек на книгу Р.Баха «Чайка по имени Джонатан Ливингстон». *Прим.перев.*

ции, и в полдевятого уже сидели в поезде, идущем в Шамони. И с первым скрежетом рельсов, с первым покачиванием начавшего движение вагона пришли и предвкушение радости, и — одновременно — страхи. Сколько ночей мы провели в полусне в купе вагона, мягко покачиваемые поездом, который увлекал нас в новый мир, мир наших грез... Но два новичка, которые хотели попасть в настоящие горы, могли ведь наделать глупостей, а этот новый мир мог также оказаться враждебным и наказать каждого импровизатора. Однако чем больше сложностей мы преодолевали, тем больше мы чувствовали себя настоящими горовосходителями.

Однажды мы решили пойти в хижину под вершиной Монблана, хотя видимость была плохой. Мы могли положиться только на наш компас и на нашу интуицию. Все шло нормально, пока после обеда погода, несмотря на прогноз, не изменилась. Мы очутились в плотном тумане с перспективой на наступление бури. Мы знали только, что от хижины нас отделял час ходьбы. То есть ничего страшного: нам только нужно было применить наши теоретические знания по ориентированию и вскорости нас ждали горячая еда и приют на ночь.

Через три часа нам стало ясно, что мы бегаем по кругу. Тем временем стало темно, и мы решили ставить палатку, чтоб продолжить поиски с утра. Вероятно, из-за холода суп из пакетика, сваренный на растопленном снеге, показался нам изысканным блюдом. Да собственно речь шла о нашей первой аварийной ночевке в горах. Утром нужда заставила меня вылезти из теплого спальника. На улице стоял ясный день, идеальные условия для завершения нашего намерения. Я повернулся спиной к ветру, чтобы сделать то, что должен был сделать, и в ста метрах перед собой увидел крышу, хижины. Я тут же разбудил Франка и от злости мы были готовы кусать себя за задницы. Когда мы рассмотрели наши следы, мы поняли, что несколько часов, как слепые, топтались вокруг хи-

жины. К счастью, никто не заметил палатку, которая стояла в нескольких шагах, так что, когда мы вошли, нас приняли сердечно, но никто не спросил, откуда мы явились.

Каждый из таких воскресных выездов давал нам много нового. На одном из них, весной в Валь д'Изере, я впервые увидел человека, который висел под чем-то вроде воздушного змея. Он был собран из планок и полотна и показался мне каким-то странным средневековым транспортным средством. Это был дельтаплан. Мне было пятнадцать лет, и я такого никогда не видел, даже по телевизору. Поскольку мое любопытство было направлено на все, что связано с высотой, и я подумал, что этот аппарат мог бы мне быть полезным, чтоб после восхождения спуститься с вершины, я пошел к месту приземления летающего человека.

Так, чисто случайно, я познакомился с Жан-Марком Буаваном, и это было началом моей истории в полетах на дельтаплане.

Жан-Марк летал, катался на лыжах и лазил по скалам. Альпинизм, лыжи, полеты: три неразрывных этапа, в которых воплотилась и моя страсть к высоте, к стремлению посмотреть на мир сверху. Я нашел пример для подражания, человека, который во всей полноте проявлял свою тягу к приключениям.

Я попросил его научить меня летать. «Купи себе дельтаплан — научу», — ответил он. Так как у меня не было денег и просить об этом родителей я тоже не мог, я начал работать. Я работал кельнером в пиццерии, посудомойщиком, выполнял много других вспомогательных работ. Когда наскреб нужную сумму, сделал то же, что и в случае с лыжами: купил еще пригодный аппарат по самой лучшей цене. Однако первый полет, состоявшийся после нескольких лекций, закончился катастрофой. Такая большая возможность — и все вдребезги. Я ничего не понял, совсем ничего. Кроме одного: полеты — это очень опасно. Если лыжи еще могут простить некоторую поверхностность, полеты и горы — не прощают.

Я решил вовремя закончить, пока не получил серьезных неприятностей. Полеты были не для меня. Так что я разобрал свой поломанный дельтаплан и спрятал его в надежном месте подальше от родителей. В следующие месяцы я свыкся с мыслью об отказе от полетов. Но мне вспоминалось высказывание Леонардо да Винчи: «После того как вы сделали попытку летать, находясь на земле, вы всегда будете смотреть в небо, потому что вы там были и хотите туда вернуться». Это высказывание могло бы привести к одержимости, потому я обратился к другим видам активности. Мне хотелось попробовать ледолазание. Настоящий, заслуженный альпинист должен уметь выходить из любой жизненной ситуации. Так как рядом не было ни ледовых стен, ни замерзших водопадов, я довольствовался тренировками с ледорубом и кошками на стволах старых деревьев в Буа де Вансен. По высоким стволам платанов и каштанов я мог залазить на высоту десять—двенадцать метров. И хотя я тогда еще не был так сильно озабочен проблемами защиты природы, но они уже тогда были мне понятны. Чтобы не вредить деревьям окончательно, я лазил по стволам с разных сторон и после каждого подъема-спуска менял дерево. Или карабкался на столбы телефонных линий, такой, слегка странный, монтажник-осмотрщик. Моя техника была безупречной, и на этих одиночных восхождениях я представлял себе опасные ледовые сбросы, такие, что встречаются на северной стене Маттергорна.

Но полетами я все же загорелся. Я постоянно о них думал и в конце концов решил вернуться к ним. Но я хотел еще раз начать с нуля, с обучения в школе. Это были еще времена пионеров дельтапланеризма, поэтому единственная школа, которую я нашел, находилась очень далеко, в центральной Франции. Это не могло лишить меня мужества, и я туда, записался. Наряду с практикой я прошел занятия по метеорологии и аэродинамике, получив таким образом базовые знания о том, что может приключиться в воздухе.

Я делал такие большие успехи, что в 1979 году был принят в национальную команду Франции и участвовал в первом чемпионате мира по свободным полетам в Гренобле, заняв при этом одно из первых мест. Так началась моя карьера пилота-спортсмена.

Мои родители и далее не имели ни малейшего понятия об этой моей жизни. Я открыл им мою тайну только в восемнадцать лет. Мы все собрались на семейном празднике у моего брата в Лозанне. После еды я прокатился с отцом на автомобиле, на крыше которого был привязан дельтаплан.

— Что это? — спросил он.

— Дельтаплан, — сказал я.

Никакой реакции. Он впервые видел такое. В конце концов я рассказал ему все. С этого момента они с матерью стали моими самыми большими противниками и постоянно пытались всеми мыслимыми способами заставить меня прекратить эти занятия. Они боялись за меня. И серьезная авария на соревнованиях годом спустя подтвердила их опасения.

Обучение на спортивном факультете университета в Париже было моим естественным призванием. Во время учебы, еще до защиты диплома, я сдал экзамены на горного гида, инструктора по горным лыжам и инструктора по полетам. Это тоже были мои три константы. Благодаря практике, которую для специальной подготовки будущих преподавателей организовали спортивные союзы и университет, я смог наконец-то удовлетворить свою тягу к свободной природе и открытым пространствам. Одновременно я начал практиковать «экстремальные» виды спорта: полеты со скальных стен, старты с вершин или спуски на лыжах по крутым склонам. Я сделал мои первые сольные восхождения в Альпах на Монблан, Маттергорн, Эгюи дю Миди, Эгюи Вер...

Когда я начал снимать на кинопленку «Супер-8» любительские фильмы о своих приключениях и показывать их в школах и культурных центрах фран-

цузской столицы, мне дали кличку «канатоходец экстрима». Так у меня образовалась своя публика, а заодно удалось заработать немного денег, которыми я оплачивал следующие мероприятия. Потом, увидев какой-то из моих фильмов, меня пригласил на передачу на телеканале «Антенн 2» один из родственников, который там работал. Благодаря этой и другим передачам я приобрел определенную известность, которая позднее стала причиной решения вернуться на Сицилию. В том году было извержение Этны и телепродюсер предложил мне снять документальный фильм: полет на дельтаплане над извергающейся магмой. Я согласился сразу же. Это было похоже на авантюру, а мне было достаточно любого повода, чтобы в нее встрять.

Я поднялся над покрытой снегом вершиной Этны на 4000 метров, чтобы потом приземлиться на пляже Таормины, раздеться и понежиться в теплой воде Ионического моря. Здесь мне понравилось настолько, что мы вместе с моей спутницей Натали решили оставить Париж и переехать на юг. В поисках солнца мы шли все дальше, пока не попали на Сицилию, где я подумал, что мы нашли нужное место для организации летной школы.

Я начал летать в местности, большим плюсом которой был необычный климат, здесь почти круглый год светит солнце. Но с другой стороны — там не были готовы принять экстремальные виды спорта. Жаль, потому что сам ландшафт в районе нескольких километров допускал занятия видами спорта, связанными со всеми четырьмя стихиями: воздух — для полетов, воды Ионического моря и реки Алькантара, земля со скальными стенками и с самой Этной, покрытой снегом для лыжников и альпинистов. А кроме того, Этна имеет также гроты — объект исследования спелеологов. И, наконец, это самый высокий вулканический огонь Европы с его черным лавовым пейзажем. Как будто с иной планеты... Действительно, идеальное место.

Я дал сам себе год времени, чтобы получить ощутимые результаты, в противном случае мы вернулись бы в Париж. Наступило следующее лето, но успехов еще не было видно. В унынии я подался в курортное местечко Капо Калава на севере Сицилии и начал выполнять тандемные полеты на дельтаплане, стартуя с кемпинговой площадки. После нескольких наших с Натали демонстрационных полетов у людей проявилось любопытство. Они не имели ни малейшего понятия о полетах на дельтаплане, но попробовать хотели. В итоге, тандемные полеты заполнили весь летний сезон. Это было хорошо тем, что я заработал достаточно, чтобы пережить зиму, и тем, что мне удалось с помощью моего увлечения полетами заработать на жизнь. По Сицилии распространилась информация, что один француз с дельтапланом дает возможность людям пережить совершенно необычные ощущения. Приходили многие, кто хотел полетать над городом, так что благодаря благоприятным погодным условиям сезонная работа скоро растянулась на весь год.

Тот, кто жил в горах, не сможет забыть их никогда. Он хранит их в себе. Благодаря им, сопровождающим путеводной нитью все повороты моей жизни, я познакомился с полетами. И от первых предгорий до Этны, с детства, я в каждой вершине видел Эверест. Прошли годы, ребенок вырос, а я все мечтал о нем. И маленькой точки на заднем плане фотографии было достаточно, чтобы мечта стала казаться не такой уж неосуществимой.

Метаморфозис, часть 1: «Следуя за орлами»

Ника и я

Когда Ника полетела впервые, для меня началось большое приключение. Она сидела на моей руке, а другой я управлял парапланом. Ее глаза над страшным крючковатым носом смотрели прямо в мои, и взгляд, которым мы обменялись на тысячеметровой высоте, означал молчаливое понимание между учителем и учеником. Я хотел приучить ее к полетам и охоте. Земной двуногий решил раскрыть орлу тайны воздушного океана.

Зима 2000 года. Мы оба были погружены в одну и ту же стихию. Я — с моим искусственным крылом. Она — с ее согнутыми крыльями с маховыми перьями на концах. И оба мы были на нашем «уроке». Ника - степная орлица — жила со мной с самого нежного возраста, когда была совсем птенцом. Мне ее прислали из Англии. В окрестностях Таормины на одной из возвышенностей в окрестностях Этны я построил ей гнездо из камней и веток. Рядом поставил свою палатку и навел в ней уют. Метаморфоза могла начинаться. Сначала, когда я летал по полчаса на своем дельтаплане или параплане, она наблюдала за мной внимательно и с любопытством, ожидая в гнезде, когда «папа» вернется. Было очень важно, чтобы она принимала меня за отца. Поэтому сразу после приземления я давал ей поесть, так, как это должен был бы делать отец-орел. Это были первые попытки применения методики, которую я потом усовершенствовал в Сибири: техники переодевания, применения наручных кукол и других, немного театральных, но эффективных приемов.

Потом я начал брать ее на старт, где она гуляла вокруг меня, пока я собирал дельтаплан. У меня уже довольно часто стали бывать зрители, которые интересовались процессом подготовки моего летательного аппарата, но никогда еще я не имел такого внимательного наблюдателя. Казалось, что она, дожидаясь моего старта, чтобы затем удалиться в гнездо, спрашивает себя: «За счет чего это движется?»

Неделями мое дневное расписание определялось этим занятием. Я стартовал, показывал мои летные умения, чтобы пробудить ее инстинкт, затем приземлялся и давал ей ожидаемую пищу. Потом она потеряла свой пух и приобрела чудесное оперение, которое давало возможность летать. На нижней поверхности крыльев у нее были широкие белые полосы. После линьки Ника из птенца превратилась в настоящего орла. Я чувствовал, что инстинкт, который усиливался моим примером, требовал от нее освободить тело от силы земного притяжения. Я часто видел, как она сидела на краю гнезда и некоординированно била крыльями, что могло ей помочь оторваться от земли. Она развивала мускулатуру, которая должна была ей дать возможность взлетать. И хотя я не мог предсказать, когда это произойдет, я ждал этого важного момента с замиранием сердца. Он наступил без предупреждения.

В то утро я, как всегда, выполнял свои спирали и петли в небе, как вдруг она оказалась рядом, ее маховые перья двигались в нескольких сантиметрах от меня. Она бесшумно следовала за мной, чтобы лететь вместе. Невзирая на помехи, вызываемые воздушными потоками от моего параплана, она парила с той же скоростью, что и я. Это был великий день. Я вспоминаю его так же, как и дни, когда первые шаги делали мои дети. Взволнованный, словно второй Конрад Лоренц, я почувствовал, наконец, что стою на правильном пути. День, когда Ника оторвалась от земли, был началом следующей фазы.

С этих пор я стал описывать все, что происходило, и активизировал занятия. К этому добавилось большое удовлетворение от возможности поделиться опытом полетов с тем, кто должен был превратиться из моей ученицы в мою учительницу. Мы летали каждый день, если позволяла погода. Бесшумно скользя по воздуху, Ника наблюдала за мной и повторяла мою траекторию. Если я крутил спирали в восходящем потоке, она также крутила за мной, и мы вместе поднимались вверх. Если я внутри потока делал очень узкие витки, чтоб найти его центр, она делала то же самое, оттачивая свои способности. Если я делал переходы от одного восходящего потока к другому, то и она делал то же самое, не теряя меня из виду ни на мгновение. Мы выглядели как чудная пара хищных птиц.

Бывали, конечно, и несчастные случаи, ведь Ника не все выучила за один день. Орлы не появляются на свет с крыльями, чтобы сразу же полететь — мы ведь тоже могли бы искусно пользоваться нашими руками с младенчества, да только еще не умели. Это и есть задача родителей: научить нас выполнять координированные движения, пользоваться инструментами, чтоб не ломалось все, за что мы беремся. То же самое пытался сделать с ней и я, и при этом случалось все, что угодно. И, как каждое юное существо, она часто совершала разные проделки.

Воздух диктует очень строгие правила поведения, а его главная сложность состоит в его прозрачности. Нельзя видеть, как он движется, где образуются вихри и турбулентности — это можно только предположить и только тогда предупредить. Так, например, на горе существует наветренная зона, в которой воздух движется гладко и вверх, то есть там хорошо летать, а есть и очень опасный участок на подветренной стороне. Там воздух очень турбулентен и, к тому же, опускается вниз — так называемая роторная зона — там вас может попросту жестко бросить на склон. Ника как ребенок этого не знала и должна была на собственном опыте узнать, что огонь обжигает. Однажды,

когда мы летали на наветренной стороне в динамике[1], она выполнила разворот с ошибкой и попала в ротор, где ее так сильно бросило об склон, что если бы не перья, которые буквально самортизировали удар, без переломов не обошлось бы. Она встала, немного оглушенная ударом, беспомощно засеменила обратно к гребню и взлетела опять, чтобы опять быть в воздухе со мной.

Другой раз она попала в такой сильный нисходящий поток, что ее занесло в середину леса. Оттуда она не могла забраться на гору и мне пришлось садиться, чтобы вынести ее пешком. Бессчетное количество раз она неверно оценивала траекторию, как пуля летела на меня и запутывалась в стропах моего параплана. Я освобождал ее, и она опять следовала за мной. Ника была очень решительная: несмотря на все ошибки, она действительно хотела учиться. Все это продолжалось на протяжении шести месяцев. Так что я могу утверждать, что это и есть средний период базового обучения для орлов.

Когда ошибки стали более редкими и я счел ее летные способности достаточными, я перешел ко второй стадии ее воспитания. Я думал, что хищная птица как минимум имеет представление о том, как ей заниматься добычей. Ника, однако, не имела ни малейшего понятия о том, чтобы охотой добывать себе пищу и таким образом выживать. То, что у нее есть врожденный инстинкт охотника, я мог прочесть в ее глазах: на кусок мяса она смотрела не таким взглядом, как, например, на камень. Если бы я не перенял родительскую обязанность научить ее этому, ей понадобилось бы две или три, а может, и

[1] «Динамик» — динамический поток, поток воздуха, имеющий направленную вверх составляющую, возникающую за счет набегания воздуха на препятствие, например, на склон горы. Прим перев.

четыре недели, чтобы найти стратегию и изучить движения для охоты на добычу. После множества попыток ей это, возможно, и удалось бы, но чем бы она питалась до этого времени? За это время она должна была бы умереть, как это иногда и происходит в природе.

Моей целью не было исполнять роль сокольничего, как во времена Фридриха Великого, когда хищных птиц выращивали и дрессировали для спортивного применения. Я мечтал о том, чтобы после выполнения обязанностей учителя отпустить Нику обратно в природную среду. Поэтому было необходимо научить ее охотиться, в противном случае она была бы приговорена к неизбежной смерти. Во время моих исследований я наблюдал, как орлы обучают своих птенцов. В первую очередь мне нужно было научить ее тому, какая добыча ей подходит. Ее оружие - когти и сила, в которую преобразуется скорость полета. Я должен был только помочь ей еще больше обострить инстинкты для их применения, а потом научить эффективно применить их на деле.

Я шел постепенно. Перестал ее кормить и начал простыми заданиями подводить ее к охоте. Мы улетали вместе и делали пару кругов над горой. При посадке я ронял пару кусочков кроличьего мяса, на котором еще оставалась шкура с мехом. Ника видела это, сразу же садилась, бежала, как всегда немного беспомощно, к мясу и пожирала его. Очень просто! Как если бы я подавал ей пищу прямо в гнездо.

Дальше мне нужно было усложнять задачу. Пока мы, как обычно, летали, я сверху находил место, где, спрятавшись за кустом и привязав к шнуру кусок мяса, сидел мой ассистент. Пару раз я пикировал на дельтаплане на мнимую добычу, которая казалась неподвижной. Ника делала это за мной и потом, как и раньше, семенила прочь, чтобы съесть «найденную добычу».

Однако однажды кусок мяса прямо перед ее клювом отпрыгнул прочь, как живой, и остался лежать

в двух-трех метрах дальше. Ника была совершенно озадачена.

В нескольких шагах от нее, еще не освободившись от подвески, я ожидал ее реакции. Ника поскакала за своей пищей, которую мой коллега опять выдернул у нее из-под носа. Она — за ней. Тот опять дернул за шнур. Затем, чтобы не слишком долго продолжать эту подлую, но очень поучительную игру, мы, наконец, дали ей возможность схватить добычу. Я твердо уверен, что с таким трудом добытая пища была в тот день для нее особенно вкусной.

Теперь нужно было ей показать, что в полете она более быстра, чем на бегу, и что летя, она может достичь цели с меньшими затратами. Так как я не мог объяснить ей это словами, нужно было переходить к делу. Как обычно мы летели вместе над горой, кружась в потоках. Тем временем мой ассистент положил кусок мяса на выступ и сам спрятался. Чтобы показать ей, что я обнаружил добычу, я снизился, Ника при этом следовала за мной, как на охоте. Через несколько таких пикирований я пошел на посадку. Села и она. Приблизилась к куску и была явно готова к тому, что он от нее убежит. Однако на этот раз он ускользнул настолько быстро, что она не могла его догнать, даже взмахивая крыльями. Так мы проделали несколько раз.

Целую неделю она ничего не ела. Она старалась преследовать добычу по земле, но мой ассистент был быстрее. Так что она не получала свою пищу. И хотя подвергать ее голоду мне было тяжело, я, тем не менее, решил применить к ней жестокий закон природы, чтобы будущее для нее стало независимым.

И тут вдруг что-то словно повернулось в ее голове. Словно она поняла, в чем ошибка. Все шло точно так же, как и в предыдущие дни. Я приземлился рядом с куском мяса и не ожидал предстоящего поразительного явления. Заметив, что она не приземляется рядом, а продолжает летать над целью, я затаил дыхание. Вдруг она прекратила парение, сложила крылья

и в головокружительном пике ринулась на землю. Ее скорость была настолько велика, что было видно, как вибрируют кончики прижатых к телу крыльев.

В самый последний момент, в нескольких метрах над землей, она расправила их — настоящий парашют с размахом два метра, позволяющий регулировать траекторию с точностью до миллиметра, — выпустила ноги, которые до этого прятались в перьях, чтобы выдержать идеальную аэродинамическую траекторию, схватила добычу когтями и снова поднялась в воздух, крепко держа улов. Мой коллега тщетно пытался подтянуть к себе мясо. Ника стала быстрее.

В последующие дни она делала дальнейшие успехи. Она складывала крылья, принимая каплевидную форму, чтобы легче пронизывать воздух, и все лучше овладевала техникой охоты. Ее скорость при пикировании достигала в среднем 150 километров в час при максимальных значениях более 180. Прямо гоночный автомобиль!

Шаг за шагом, упражнение за упражнением, Ника все больше становилась настоящим орлом. С тех пор мы, летая в хорошую погоду вместе, уже не были неопытной ученицей и ее иногда немного строгим учеником. Мы просто были двумя товарищами, которые учились друг у друга и с радостью делились друг с другом каждым новым открытием. Если ветер был для меня слишком сильным, она летала сама, а я с земли изучал каждое ее движение, пытаясь понять тайну новых положений крыльев и новых траекторий, которые хотел позже попробовать сам. Этим она давала мне новую информацию, и я не могу утверждать, что она это делала неосознанно.

Проект Метаморфозис

По какой таинственной причине спортсмен-планерист мирового класса, побеждающий на всех

мировых чемпионатах и бьющий мировые рекорды, отдается делу воспитания хищной птицы? Ответ простой. Полеты — это моя страсть, которую я сделал своей профессией. Но, прежде всего, полеты есть и будут смыслом моей жизни. Полет на дельтаплане, парение в воздухе без двигателя дают мне ощущение телесной и духовной свободы, которая охватывает время и пространство.

История этой страсти начинается с одной совершенно особой встречи, которая состоялась, когда я был еще юношей. Однажды я отправился полазить на скалы побережья Этрета в Нормандии. Я висел на белой известняковой стене высоко над боковым каналом и, прежде чем лезть дальше, решил отдохнуть на скальном выступе. Тут мое внимание привлекла одна чайка. Широко расправив крылья и встав против ветра, она неподвижно висела над бездной, иногда бросая на меня взгляд. Со своей точки я мог видеть, как она шевелит словно пальцами перьями на концах крыльев, чтобы сохранять нужное положение. Вдруг она наклонила голову и глянула вниз, в глубину. С легким содроганием я посмотрел туда же, в пропасть. Мгновением позже она словно сорвалась вниз и через несколько секунд исчезла из поля зрения. Меня как молния пронзила. Я вдруг понял, что одно дело — сопротивляться силе земного притяжения и висеть на веревке, крепко привязанной к скале. Но совершенно иное — опираться на пару крыльев и иметь возможность свободно перемещаться в новом измерении: ничего внизу, ничего вверху и ничего рядом, только поддерживающие молекулы воздуха. Я открыл Вертикаль.

Этот эпизод оставил во мне глубокий след. Спустя несколько лет я пережил в Альпах нечто вроде продолжения. Будучи пилотом-спортсменом, я, бывало, летая над горными хребтами, пересекал траектории полетов орлов, соколов и канюков. Однажды при такой встрече я со своим дельтапланом оказался вдруг рядом с орлом. Мы оба были с крыльями, оба летали.

И обмен слегка испуганными взглядами объединил нас. У нас возникло доверие друг к другу и нам даже удалось полетать вместе, как сообщникам. Этих нескольких мгновений мне хватило, чтобы почувствовать себя орлом. Мне тут же вспомнился день, когда я, зачарованный, смотрел со скалы на чайку и после этого стал мечтать так же парить в воздухе и ощутить чувство свободы, которое она передала мне своим пикирующим полетом. Но эта вторая встреча имела новый аспект, потому что состоялась в воздухе, когда я уже приобрел способность двигаться в третьем измерении.

Между тем воздух стал моей второй родиной. Полет стал для меня естественным, все равно, что бег. Вертикаль все больше становилась частью меня, так что если я попадал пешком или на автомобиле в неизвестную местность, я осматривался так, как если бы я был в полете. Высота, угол, глиссада, препятствия типа проводов или дымовых труб — все это я отмечал, как на объемной карте. Такая измененная перспектива отпечатывалась где-то внутри меня и изменяла обычный двухразмерный способ видения. Это дало мне возможность более полно оценивать предметы.

Я начал задавать себе вопросы. Мы состоим из четырех элементов: из воды и воздуха, мы генерируем тепло — это признак огня, и вернемся обратно в землю. Пятым элементом является жизнь, та алхимия, которая может самовоспроизводиться. Она включает в себя все остальные элементы, вероятно, в различных пропорциях. Есть люди, в теле которых доля воды будет больше, в других — больше земли и так далее. Так как во мне, вне всяких сомнений, преобладал воздух, я думал, что во мне должен присутствовать и инстинкт полета. Что во мне, возможно, скрыт, но не потерян какой-то другой способ восприятия мира. Я думал, что я и сам, возможно, тоже немножко орел.

Один ученый как-то в споре со мной сравнил ДНК со стволом дерева. Срез дерева четко показывает всю историю его существования и каждое событие

оставляет след на концентрических окружностях. То есть дерево хранит собственную историю на материальном носителе. Историю, которую мы в принципе можем использовать. А не может ли быть, что в наших генах еще остались следы от наших древних предков, связывающие нас с птицами или рыбами? Что каждый из нас — потомок той же молекулы, которая создала жизнь на Земле в древнейшие времена, одинаковые как для орла, так и для дельфина.

Конечно же, у меня не было цели доказать, что в действительности нас можно наполовину отнести к пернатым. Мне было совершенно ясно, что существование этого гипотетического наследия в крайнем случае могло означать, что когда-то очень давно крылья превратились в руки, а маховые перья — в пальцы. Но это также означало, что нам, чтобы держаться в воздухе, всегда нужен какой-то инструмент — технологические крылья.

Нет, мне хотелось выяснить, существует ли у меня полетный инстинкт и как мне можно его развить опять.

Мой тезис совершенно неожиданно подтвердился в ходе моей спортивной карьеры. Во время одного из соревновательных полетов над Альпами у меня сели батареи и все навигационные приборы отключились. У меня возникли серьезные трудности, нужно было срочно принимать решение: идти на посадку и отказаться от продолжения полета или лететь дальше без приборов и смотреть, что получится. Я выбрал последний вариант и доверился моему инстинкту. Я начал лететь спиралями в восходящем потоке и набрал высоту, выиграв сам у себя и без приборов. С каждой минутой я чувствовал себя уверенней. Этот феномен позже мне подтвердили другие пилоты, которые компенсировали с помощью инстинкта выход из строя приборов при аналогичных обстоятельствах. И если до того я думал, что без технических средств, которые помогают воспринимать невидимую стихию, не обойтись, то теперь установил, что имею природные

сенсоры, позволяющие чувствовать свойства воздуха — как орлы, канюки и альбатросы. И хотя моя техника полета была очень далека от их развитой тысячелетиями техники, я «чувствовал» воздух, как перелетная птица.

Чтобы держаться в воздухе при больших перелетах, они — как я мог видеть — использовали восходящие потоки, образующиеся за счет ветра и солнца. Это либо динамический феномен, возникающий, когда ветер наталкивается на склон, либо термики, образующиеся за счет разницы в температурах, при которых более теплый воздух стремится подняться вверх. Благодаря этой технике, большому размаху крыльев и малому весу хищные птицы — планеристы высочайшего класса — могут так эффективно и одновременно элегантно летать, поражая нас этим умением. Высота для них — это энергия, которую они используют для преодоления больших горизонтальных участков в долгом плавном парящем полете. Радиус их полета — это радиус жизни. Сегодня человек, который овладевает знаниями о полетах на средних и больших высотах, с точки зрения промышленности или технологий, забыл об истоках: неторопливых и бесшумных полетах птиц, основанных на согласованном взаимодействии инстинкта и природных сил.

С течением времени и накоплением тренировочных объемов у меня все больше развивалась чувствительность. Для меня стало самим собой разумеющимся распознавать те видимые глазом приметы, которые хотя и воспринимаются глазом, но которые наш мозг не может расшифровывать — то же происходит с моряком, когда он смотрит на звездное небо. Сенсоры, которые мы, вероятно, когда-то использовали и которые сегодня бессознательно подавили, позволили мне все лучше подражать полету больших перелетных птиц. Я пытался открыть себя для чего-то, что ощущал в себе, что присутствовало в моих генах и что проявилось после случайных встреч с чайкой и орлом. Принцип моих метаморфоз — возврат к истокам.

Так образовалась явная цезура, зазор, между моей соревновательной техникой, основанной на применении измерительной аппаратуры, и желанием понять воздушную среду как природную стихию. Тот, кто действительно может играть на фортепиано, может это делать и с закрытыми глазами, потому что музыка у него не в пальцах, а в разуме, в чувствах, в инстинкте. Летать «с закрытыми глазами», без технических средств, для меня означало перейти от математического полета к инстинктивному. После соревновательной фазы я пережил переходную фазу, посвященную установлению рекордов, перешел от соревновательного сравнения к переходу за пределы. В соревнованиях их не переходят, в соревнованиях побеждают соперника и сражаются тем же оружием.

Чтобы жить в системе координат рекордов, установить время за пределами чисто соревновательного результата, выиграть несколько сантиметров или секунд, в первую очередь нужно преодолеть самого себя. Мера всех вещей — это мера также и персональная. Так я начал больше интересоваться больше внутренним состоянием, чем секундомером, и пытаться во всей полноте прояснить философскую реальность полета.

Я изменил свои точки отсчета. Моими учителями стали хищные птицы, а мой путь переориентировался на возврат к природе. Тогда и возник проект «Метаморфозис», целью которого стало наблюдение и подражание инстинктивному полету больших перелетных птиц. В 1998 году я разработал некоторые направления, определяющие эту переходную фазу, они представляли собой еще не упорядоченное собрание впечатлений. Поле моих исследований стало мне понятным, но еще не хватало последовательности действий, которую предстояло структурировать со временем.

Чем дольше я наблюдал орлов, их технику полета и траектории, тем яснее мне становилось, что полет со снижением на дельтаплане очень похож на пла-

нирующий полет птиц. Это сходство бессознательно всегда было у меня перед глазами. Если не считать, что некоторые действия птиц невозможно повторить, можно сказать, что парящие полеты как на дельтаплане, так и на параплане относятся к аэронавтическим дисциплинам, тесно связанным со стихией воздуха. А дельтаплан — это единственный изобретенный человеком летательный аппарат, который, будучи простым и эффективным, позволяет имитировать полет птиц уже в самом расположении пилота животом вниз и лицом навстречу ветру. И прежде всего, как и в природе, имеет место вес тела, который воздействует на геометрию крыла, а с ней и на траекторию полета: если пилот изменяет положение тела относительно трех аэродинамических осей летательного аппарата, он изменяет и направление полета.

Так я вернулся к истокам исследования. Веками, от мифического Дедала до Леонардо да Винчи, человек пытался научиться подражать птичьему полету. Это была одна из его навязчивых идей. Чтобы в своем уникальном «Кодексе о птичьем полете» описать полеты птиц по кругу или спирали, Леонардо да Винчи должен был их наблюдать. Опираясь на его анализ, полученный с точки зрения человека эпохи Возрождения с тогдашними техническими и технологическими знаниями, благодаря современным средствам, я смог изменить угол зрения и сам войти в воздушную стихию. Сам живя в воздухе, я начал наблюдать за птицами иначе, чем Леонардо да Винчи, не как внешний наблюдатель, а как активный пилот, в трех измерениях.

За год я проглотил множество книг. Моей первой задачей было приобрести знания. Чтобы действительно познать технику полета птиц, чтобы иметь возможность ее интерпретировать и приспособить к моим возможностям, я должен был летать вместе с ними в их естественной среде обитания. После этой первой фазы исследования я подумал, что наилучшим способом изучения генетического предназначе-

ния перелетной птицы и создания совместного с ней симбиоза было бы ее «усыновление», воспитание с детства. Идея продолжить путь, предложенный Конрадом Лоренцем, увлекла меня.

Известный австрийский исследователь поведения и писатель получил в 1973 году Нобелевскую премию по физиологии и медицине. Я хотел применить его теорию импринтинга. По ней птенец, только что вылупившийся из яйца, воспринимает попавшую в поле его зрения фигуру как своего родителя, который будет его растить и охранять, даже если эта фигура относится к другому виду. Смешная походка Конрада Лоренца, за которой следовали гуси, принявшие его за свою матушку-гусыню, заняла свое место и в истории исследования поведения, и в памяти миллионов читателей.

Разумеется, мне нужно было делать следующие шаги. Заставить птенца бежать за человеком по земле — означало принудить его ходить, то есть очеловечить. По моему убеждению, нужен был человек, который вошел бы в их мир и стал бы птицей. Я хотел добиться, чтобы они следовали за мной, но в полете. Я выбрал орлов и стал изучать их жизнь на всех фазах, от созревания в яйце до возраста первых полетов и первой охоты. Потом я начал штудировать самую разную литературу, чтобы найти, чем обуславливается их поведение и траектории полета. Идеальным случаем было бы присутствие при проклевывании птенца, чтобы он признал меня за родителя. Но подступиться к орлиным яйцам было не так-то просто. О том, чтобы выкрасть одно из гнезда, не могло быть и речи по этическим соображениям. Так я пришел к решению усыновить один экземпляр, который появился бы на свет в соответствии с законом импринтинга, то есть в присутствии человека, и был бы достаточно молодым, чтобы поддаваться воспитанию.

Я обратился на станцию по выращиванию около Бристоля, где в неволе вылупливались хищные птицы, предназначенные для соколиной охоты или науч-

ных исследований с целью последующего внедрения в естественную среду обитания. Оттуда и появилась Ника — так я назвал это возрождение крылатой богини. Когда она высунула клюв из яичной скорлупы, чтобы начать свой путь в этом мире, она обнаружила перед собой очертания фигуры. А несколькими неделями позже, когда у нее были еще не перья, а только пушок, ее засунули в коробку и самолетом отправили в Италию.

Момент, когда я открыл простую коробку, в которой путешествовала моя будущая спутница по полетам, я вспоминаю растроганно. Вдохнув впервые воздух Сицилии, она, конечно же, не распознала во мне ту человеческую фигуру, которая присутствовала при ее рождении, но приучилась видеть ее во мне. Чтобы усилить это отождествление, я окружил ее самой теплой заботой. Я точно знал, что мои воспитательные намерения в отношении ее могут приобрести надежду на успех только тогда, когда она меня примет за отца.

С самого начала я пытался приучить ее не только к моему присутствию, но и к виду моего дельтаплана: ведь мы с ним должны были стать как минимум на первое время поворотной вехой и основным моментом ее существования. Если я надеялся когда-нибудь однажды полететь с ней вместе, то крайне важным было научить ее не бояться моих крыльев. Потому я кормил ее всегда под крылом моего дельтаплана, так что она автоматически приобрела доверие к нам обоим.

Затем наступил длительный период обучения, которым я был более, чем доволен. Применяя технику импринтинга, я действовал опытным путем и многие неизвестные моих опытов до последнего момента меня смущали. Но успех моих уроков полета и охоты показал, что исследовательская работа Конрада Лоренца нашла свое продолжение. Наконец-то появился человек, который отождествил себя с птицами в их среде.

Птичья стая

Была ночь. Склонившись над картой, в своей комнате, в доме на склоне Этны в Сицилии, я разрабатывал самый сложный этап моего плана.

Перелетные птицы каждый год преодолевают в бесконечных небесных просторах тысячи километров. Их пути определяются восходящими потоками и ветрами, которые всегда возвращают их в исходную точку, в район, где они вьют свои гнезда. Я хотел следовать за стаей орлов и таким образом перевернуть точку наблюдения Леонардо да Винчи и орнитологов: я уже не хотел наблюдать птиц снизу вверх, я хотел смотреть на них сверху. Я просто хотел стать одним их них и путешествовать с ними вместе в реальных условиях. Это был первый этап проекта «Метаморфозис».

Кроме того, я хотел взять с собой Нику, чтобы она обрела естественный маршрут своих предков. Только после этого я мог бы ее отпустить на свободу и надеяться, что в будущем она сможет преодолеть те же пути, что и другие представители ее вида. До сих пор моя стратегия работала. Ника, признавая во мне своего отца, научилась использовать для полета восходящие потоки и охотиться, чтобы пропитать себя. Она продвинулась настолько, что я мог отпустить ее на волю. Но вознаградит ли она мои и свои усилия еще и тем, что переймет от меня информацию о путях перелета, информацию, которую ей могли передать только родители? Вряд ли я мог ожидать, что узнаю об этом.

Тем временем наступил апрель, месяц, когда степные орлы получают сигнал к отлету. Этот вид имеет очень широкую зону обитания, они живут и вьют гнезда как в северо-восточной Европе, так и в Азии. С началом зимы орлы в поисках умеренных температур тянутся на юг. Орлы с севера Европы перелетают в Африку. А обратный путь начинается от Шотт эль-Джерида — соленого озера в центре Сахары — и

тянется до дельты Дуная на Черном море в Румынии, это около 3000 километров.

Для пересечения Средиземного моря орлы и другие перелетные птицы используют самое узкое место между двумя континентами. Так как над морем нет восходящих потоков, им на большом участке пришлось бы махать крыльями, что потребовало бы слишком больших затрат сил. И хотя они выбирают самый короткий участок между двумя побережьями, при попытке пересечения моря гибнет около 10% птиц.

Для перелета существуют три участка. Первый — на западе — ведет из Марокко через Гибралтар на юг Испании. Второй — из Туниса в Сицилию, открывая таким образом путь к северным гнездовьям. Третий участок находится в Ливане. Он проходит через равнину Бека, он наиболее посещаемый, потому что там можно облететь Средиземное море с востока.

Я выбрал путь из Туниса в Сицилию еще и потому, что степных орлов там изучали и наблюдали орнитологи. Сицилия — это пересадочная станция, на которой пересекаются пути многих перелетных птиц. Один из них — это маршрут канюков-осоедов.

Эта хищная птица похожа размером на канюка обыкновенного и имеет белые пятна и три темных поперечных полосы на хвостовых перьях. Свое имя она получила потому, что питается осами, пчелами и другими насекомыми. Птицы прилетают из Центральной Африки или даже провинции Наталь в ЮАР, перелетают через Мессинский пролив в Европу, где становятся жертвами безжалостного браконьерства. Хотя канюков, как и других хищных птиц, защищает закон, браконьеры, прячась на холмах Калабрии или Сицилии, устраивают в районе пролива настоящую бойню. Охота на птиц там традиционно является проявлением мужественности. Анна Джордано, генеральный секретарь Всемирного общества защиты животных, много раз открыто осуждала эту варварскую практику стрельбы по живым мишеням, как будто это стендовые тарелочки. Тем более отстрел ве-

дется тогда, когда птицы полностью изнурены после перелета. Это постыдное малодушие должно наказываться.

«Следуя за орлами» — так я решил назвать экспедицию, в которой мы с Никой должны были пролететь по маршруту канюков-осоедов из Сахары в Сицилию, в том числе и для того, чтобы познакомить общество с этим видом птиц.

Во всех моих проектах есть фаза подготовки, которая предшествует самому предприятию. Это фаза мысленных полетов, которые идеально представлять по ночам. Моя жена Лаура знакома с этой фазой очень хорошо. И тогда, однажды встав ночью, она обнаружила меня лежащим в гостиной на полу перед большим окном. Вокруг, на двадцати квадратных метрах, словно детские игрушки, были разложены карты, атласы и путеводители. Погруженный с помощью строгих картографических материалов в свой воображаемый мир, я настолько затерялся в своем приключении, о котором мечтал с открытыми глазами при мягком свете маленькой лампы, что даже не заметил ее. В этой почти детской системе координат, очень важной для меня, идея приобретает форму, вырастает из мира фантазий и прочно становится на ноги в мире реальности. Я всегда с удовольствием вспоминаю слова Лоуренса Аравийского: «Все люди мечтают [...]. Однако мечтающие наяву опасны, потому что они могут проигрывать свои мечты с открытыми глазами, чтобы их осуществить».

В картах я искал ответ на вопрос, который меня очень занимал. По какой причине канюки-осоеды и степные орлы летят дважды в год, в определенные моменты времени, по определенному маршруту туда и обратно? Это случайный результат, веками закрепившийся в поколениях, или существуют конкретные причины для такого решения? Специальная орнитологическая литература хотя и дает много информации «где» и «когда», но очень скупа на ответ «почему».

Из аэрологических и метеорологических исследований местностей, по которым проходил перелет, я узнал, что эти причины не только существуют, но и очень оправданы. Весной, когда птицы летят с юга на север, и осенью, на обратном пути, перелет через море облегчается за счет двух направлений ветра. Весной бассейн Средиземного моря генерирует высотное воздушное течение, которое проходит как раз по самому короткому участку между Африкой и Сицилией с юго-запада на северо-восток. Это означает, что движущиеся воздушные массы образуют настоящую несущую автостраду, идеальную для перелета между двумя континентами. Осенью воздушное течение переносит птиц в обратном направлении, с северо-востока к их зимним африканским квартирам.

Так я частично нашел ответ, который искал. Перелет происходит в определенное время не случайно, для этого есть веские причины, которые формировались веками. Перелетные птицы точно используют тот промежуток, который предоставляет им природа, чтобы ветер помог преодолеть значительный отрезок пути.

Теперь мне нужно было в деталях рассмотреть отдельные этапы путешествия. Если пересечение моря происходит за один раз, то полет над африканским континентом, конечно же, имеет паузы для отдыха. По каким критериям птицы разбивают свой перелет на участки? По доступности пищи или по благоприятным аэрологическим условиям?

Так в течение дня я наблюдал за успехами Ники, а ночами пытался составить для себя карту местности и думать как перелетная птица, то есть определить возможные этапы в зависимости от моих летных способностей. Я намеренно отодвинул в сторону чтение специальной литературы «на потом». Иными словами: я спрашивал себя, где бы я делал привалы, если бы был одной из птиц.

Я провел много часов в одиночестве, чтобы разработать идеальный маршрут, разбитый на ключе-

вые участки. Я планировал использовать надежные восходящие потоки, образующиеся на южных, солнечных склонах гор. Затем я пришел к выводу, что ни одна птица не отказалась бы от посещения пальмовых лесов, где гораздо проще, чем в пустыне, найти мелких животных для добычи. Рассуждая таким образом и опираясь только на свою интуицию и опыт, я разработал маршрут перелета. Теперь настало время сравнить его с маршрутом, по которому перелетные птицы летают веками и который благодаря полевым исследованиям определили орнитологи.

Сравнение показало, что оба маршрута, если не считать минимальных расхождений, практически совпали. Мое решение, основанное на анализе профиля маршрута, локальной аэрологии и общих метеоусловий региона, анализе форм рельефа, направлении господствующих ветров и солнечного прогрева, совпало с тем, что происходило в природе. Я хорошо видел маршрут и «прочувствовал» его. Почти непостижимым образом мой образ мышления все больше приближался к образу мышления птиц. Метаморфоза — продолжалась.

С отсутствующим взглядом человека, увидевшего завораживающую перспективу путешествия по непройденным путям, я опять погружался в карты, чтобы насладиться неожиданным открытием.

Оазис Таузар

Поверхность соляного озера в рассветном сумраке казалась покрытой снегом. Я сидел на песке дюны, держа Нику на руке, защищенной сокольничьей перчаткой. Молча мы смотрели в бесконечную, немного уходящую вниз даль, покрытую голубовато-белой коркой соли, чтобы понять ее тайну, распознать опасности. Шотт эль-Джерид, легендарное

античное озеро тритонов, является одним из самых больших высохших озер мира, каменистая пустыня, на которой практически невозможна никакая жизнь, а о воде времен седой старины напоминают только соляные кристаллы.

Позади нас расстилался дарящий отраду зеленый ковер пальмового леса Таузара, громадного оазиса в 435 километрах юго-западнее Туниса, на границе с Алжиром. Это 400000 финиковых пальм на тысяче гектаров земли и двести источников, благодаря которым становится возможным вести сельское хозяйство. Скопление форм жизни, среди которых присутствуют и люди Сахары. А вокруг — ничего.

Кроме обитателей этой местности оазис является и пунктом притяжения для перелетных птиц, прибывающих из Центральной Африки. Это единственное место в окружности на несколько сотен километров, где есть вода, а среди пальм живут грызуны — любимая добыча перелетных птиц. Микрокосмос со своей собственной фауной и флорой, остров в море песка. Поэтому я и выбрал это место для начала нашего перелета, там мы разбили наш базовый лагерь.

Я поднялся, вытряс песок из штанов и пошел по своим следам обратно. Ника, как и в предыдущие дни, поднялась в воздух, чтобы ознакомиться с новой местностью.

Лагерь состоял из трех берберских шатров: полотнищ из верблюжьей шерсти, натянутых на каркас из пальмовых шестов. Самая большая палатка служила и жилой комнатой, и рабочей, и столовой, и кухней. Мои коллеги и я проводили там целые дни, каждый в своем углу, мы занимались своими делами, по возможности не мешая другим. Рядом был припаркован грузовик, в котором перевозились хозяйственные вещи и мое полетное снаряжение: дельтаплан, приборы, киносъемочная аппаратура для документальной съемки, которую мы собирались производить, и все необходимое для разбивки базового лагеря.

Я увидел выходящего из общей палатки Ричарда.

— Посмотрю еще раз двигатель, — сказал он мне, — и сможем лететь.

Я кивнул и похлопал его по плечу:

— Да, я хотел бы сделать с Никой еще круг. Она должна хорошо запомнить эту местность.

Я был очень рад, что Ричард Мередит-Харди сопровождал меня. Один из лучших в мире дельтапланеристов, он был очень нужен для выполнения моих полетных задач. Чтобы попасть в восходящий поток и набрать в нем высоту, мне нужно было стартовать с возвышенности, а найти такую в такой равнинной местности, как Сахара, было совсем не просто. Так как я не мог, словно птица, махать крыльями, чтобы достичь нужной высоты, я выбрал планерную технику. Планеры буксируют на высоту с помощью самолета, там они отцепляются от буксира и продолжают полет самостоятельно. Я хотел использовать для заброски на высоту мотодельтаплан, там бы я отцеплялся, чтоб потом лететь по запланированному маршруту от одного термического потока к другому.

Из международного списка кандидатов, из друзей и пилотов, которые технически подходили для роли буксировщиков, я выбрал Ричарда. Я знал его достаточно хорошо, у него были все необходимые человеческие качества, чтобы жить некоторое время в группе.

У нас была долгая совместная история. Когда я был в национальной команде Италии, он был участником английской команды. Мы соревновались за звание чемпионов мира и Европы по полетам на мотодельтапланах. Он был моим соперником. Несмотря на это нас объединяла общая тяга к приключениям и одинаковый дух первооткрывателей. По окончании соревновательного сезона, в течение которого мы выступали друг против друга, я сообщил ему о моем решении закончить участие в соревнованиях.

— Но однажды, — сказал я ему, — мы опять что-нибудь затеем вместе.

Десять лет спустя, когда я его разыскал, он уже тоже закончил свои выступления.

Пока мы перебрасывались несколькими словами, из спальных палаток подошли остальные. Я приветствовал Дарио, нашего координатора. Знание арабского и французского делали его незаменимым в общении с тунисскими властями.

Валерия отвечала за снабжение и приготовление пищи. Массимо и Уго, очень бережливые и разносторонние отвечали за организацию лагеря. Массимо был также моим ассистентом. Оскар, врач, и на этот раз разбил отличный полевой лазарет. Прежде он снимал видеофильмы для приключенческой телепрограммы. Джанфранко был официальным оператором, Альфио и Мишель — фотографами.

Тогда там была еще моя жена Лаура, которая руководила пресс-бюро. Кочевая жизнь для нее не была новинкой, она всегда сопровождала меня в моих ралли по всему свету. Даже наше свадебное путешествие прошло в Африке, в дюнах египетской пустыни. И, наконец, с нами был мой сын Габриэль, самый активный и восторженный член нашей команды. Для него, любителя историй про Индиану Джонса, это был великолепный опыт, о котором он, конечно же, будет всегда вспоминать с удовольствием.

Пока я завтракал вместе с Лаурой и Габриэлем в общей палатке, Ричард сообщил, что он готов. Мы вышли наружу и нашли его около сверхлегкого летательного аппарата «Трайк Квантума». Тем временем Массимо уже сделал последние предстартовые проверки моего дельтаплана. Его помощь была для меня очень важной и придавала мне чувство уверенности. Когда он был мне нужен, он всегда оказывался рядом. Я увидел кружащую над лагерем Нику, надел перчатку и позвал ее. Она тут же спустилась, села на мое предплечье и была готова к совместному полету.

Из оазиса подошли первые любопытные. Для берберов мы были чем-то вроде захватывающего аттракциона. За час лагерь наполнился жизнью.

Тут всегда было много детей. Они часами наблюдали за нами во время обслуживания летательных аппаратов. Для них, до этого не видевших дельтаплан даже на фото, да и для взрослых тоже, это были фантастические машины, которые остались в снах и рассказах всей их жизни. В знак гостеприимства они часто приносили нам еду, которую готовили их матери, а мы делали им небольшие подарки. Я вспоминаю маленькую девочку, которой я дал шариковую ручку. Никогда раньше я не видел такого выражения радости. Другим детям я дарил наклейки моего спонсора. Пастух, закутанный в свой бурнус, типичное покрывало с капюшоном, приносил нам козий сыр и, счастливый и довольный, уходил своей дорогой с нашими супами из пакетиков. То, что не значило для нас ничего, для них было высочайшей ценностью. Чулки, которые мы подарили некоторым женщинам с татуированными лицами, были первыми в их жизни и, наверно, такими и остались. Иногда проезжающий мимо в белом кафтане и тюрбане на голове кочевник останавливал своего высоко нагруженного верблюда. Лучистая улыбка, универсальный язык, чашка чая, который тут же готовила Валерия, и дальше в путь. Настроение у них было как в деревне, в которую приехал цирк. Мы и были, так сказать, летающим цирком, который хотя и не давал спектакли, но хотел интегрироваться в этот мир.

Мы закончили нашу подготовку и вскоре стартовали. Ричард затянул меня на высоту, и я отстегнулся от буксира. Наконец-то я был в воздухе над мерцающей пустыней Шота с ее отшлифованными ветром соляными фигурами. На горизонте небо и земля слились в дымке, образовавшейся за счет жары в Сахаре. Это было чудесно, лететь вместе с Никой в ее новом жизненном пространстве и рисовать наши тени на песке. Пока я привыкал к аэрологическим условиям и пытался представить себе предстоящие нам трудности, она прочно запоминала местность. Она должна

была запечатлеть в памяти рельеф и определить его как свою зимнюю квартиру, в которую ей придется однажды вернуться одной.

Под удивленными взглядами зрителей мы перелетели окружающие дюны, пальмовый лес, который рядом с нашими палатками темной полосой отделял пустыню. Ника никогда не летала дальше, чем в двух метрах от меня. Мое присутствие придавало ей уверенности. У тунисцев мы вызывали большое любопытство. Они удивлялись тому, что орел оставался рядом со мной и вместе со мной летал не потому, что был надрессирован и вынужден был так поступать, а потому, что ему это нравилось. Когда они видели нас, сидящих рядом и рассматривающих горизонт с вершины дюны, они не отваживались подойти к нам ближе. У них было почтительное уважение к нашим отношениям. И я думаю, они были правы в этом. Между нами была связь, которая была теснее, чем у закадычных друзей. И чтобы ее когда-нибудь разрушить, чтобы природа взяла свое и Ника могла пойти своим путем, мне придется найти силы в подходящий момент.

Объем воздушного пространства. Свобода, возможность идти путями, не ограниченными улицами. Пикирование в пустоту с распростертыми крыльями, несущими наш вес, ускорения центробежной силы в виражах, третье измерение...

Все мое существо стремилось в воздух. Пока мои подошвы касались твердой почвы, я все время думал о том, как взлететь. Это было как лихорадка. Потому что полеты — это другой взгляд на действительность, освобождающий фантазию. Но это и способ ухода от проблем. К сожалению, ситуация была не столь идиллической, как можно было подумать, глядя на пульсирующую жизнь лагеря. Мы попали в бюрократические сложности, которые стоили нам драгоценного времени. А мы действительно пытались приобрести понимание в стране гостеприимства. Еще до окончательного утверждения экспедиции

Дарио уже имел целый ряд официальных контактов с тунисскими властями, чтобы получить необходимые согласования. Все, вплоть до мелочей, было определено в ходе предварительной работы. Известный тунисский политик, доктор Сахиди, с увлечением и интересом помогал нам в организации и организовал ряд встреч с ответственными лицами в различных министерствах. Гражданский и военный воздушный флот, пограничная служба и финансовые власти...

Один срок проходил за другим в утверждении маршрута полета. Мы сделали необходимые поправки, чтобы избежать риска пролететь над военными и другими закрытыми объектами. Наконец нам удалось утвердить маршрут, который удовлетворял как моим требованиям, так и согласовывался с требованиями политическими, полную законность которых я, естественно, признавал. Чтобы уладить все формальности, мы сами прибыли в Тунис раньше снаряжения. Но наша добрая воля не была принята во внимание.

Трудности начались сразу же. Валерия, Массимо и Уго, сопровождавшие наши грузы, шедшие с кораблем из Трапани в Тунис, были задержаны на таможне. Свою долю получил и Ричард, прибывший со своим мотодельтапланом на грузовом корабле из Англии. И Джанфранко, кинооператор, был задержан в Тунисе из-за своей камеры и пропустил стыковочный рейс в Таузар. Но все это были детские игрушки по сравнению с тем, что власти выдумали для меня. Была договоренность, что предусмотренные мной семь этапов перелета будут сокращены до четырех и власти предоставят экспедиции уполномоченного, который будет присутствовать при всех стартах и посадках, чтобы контролировать соблюдение соглашения. Кроме того, мне было запрещено лететь через Хаммамет, так как там два года назад произошел несчастный случай со сверхлегким самолетом. Новые дискуссии, новые встречи. Человек совершенен в выдумывании пре-

пон. Птицы счастливы — они могут летать там, где хотят и когда хотят.

Обо всем этом я пытался не думать, летя вместе с Никой над соляной сковородкой.

Голубой народ пустыни

Постоянные задержки на неопределенное время затягивали наше пребывание, которое, в общем и целом, было бесполезным. Мы прибыли в Таузар на третьей неделе марта, и теперь месяц почти закончился. Улучшения ситуации не было видно, скорее — наоборот. Министерство обороны вдруг предписало нам новый маршрут для первого этапа, из-за чего пришлось на следующий день производить осмотр местности. Мое терпение почти закончилось.

На рассвете я разбудил Ричарда, потому что он был единственным, кто мне действительно был нужен для этого. Остальные могли еще немного поспать. Пока небо медленно светлело, мы выпили с ним кофе. Джипы, как всегда, опаздывали. Первые тележки, которые тащили маленькие, но выносливые ослы, уже были в пути, чтобы доставить из разных частей оазиса урожай фиников. Пока солнце еще держало пальмы в тени, муэдзин позвал верующих на молитву.

Разбуженные звуком расстегиваемых змеек спальных мешков один за другим встали и остальные обитатели лагеря. После спокойствия ночи в палатки опять вернулась жизнь. Высох конденсат, образовавшийся внутри. Пока мы с Ричардом спокойно прихлебывали кофе, каждый из них торопился захватить местечко у горячего источника, бившего ключом рядом с лагерем и служившего нам естественной ванной. В нем не всегда хватало воды на всех, так что приходилось выкидывать всякие мошеннические трюки, чтобы опередить остальных. Слава богу, кофе хватало всегда. Завтрак — это был всегда момент, ког-

да поднималось настроение. Так было, в том числе, благодаря улыбкам Валерии и Лауры.

Теплое влажное утро предвещало удушающую жару. Работать можно было только в первые часы дня и после захода солнца. Весь остальной день жара брала верх над нашим желанием работать. Когда наконец прибыли джипы, мы все залезли в них и, поднимая клубы пыли, помчались в пустыню, где не было никаких препятствий.

У цели обнаружили группу туарегов, которые дружелюбно приняли нас в своем лагере, пригласили к чаю и предложили перекусить. Я попытался объяснить их руководителю, что мы действительно очень им благодарны, но, к сожалению, сильно торопимся. Но ничего сделать было нельзя: гостеприимство кочевых народов в пустыне — нерушимый закон. Так что мы приняли приглашение и подсели к ним. Нам предложили чашки с залитым кипятком чаем, а только что замешенное тесто было помещено для пропечки в золу, спустя короткое время извлечено оттуда и распределено между всеми, в первую очередь — между гостями. Некоторые из нас обменялись озабоченными взглядами и медлили попробовать хлеб, поскольку гигиенические условия и быстрая процедура печения не вызывали доверия. Но даже если я лично не имел проблем с этим, то все равно, прежде всего, думал о том, чтобы не задеть сердечное гостеприимство туарегов. Так что я подал хороший пример и отважно откусил хлеб, имевший отличный вкус. На лице их вождя можно было прочитать удовлетворение. Один за другим начали есть и другие, так что климат сразу же разрядился.

Туареги — это гордые и очень великодушные люди. Они происходят из группы населения, говорящей на берберском языке и живущей в различных областях северо-западной Африки. Обращенные арабами в ислам, они, тем не менее, сохраняли свои традиции. Я вспоминаю о караванах «голубых людей» — они назывались так потому, что их туники и тюрбаны линя-

ли и окрашивали кожу. Десять лет назад я встретил их во время моего длительного пересечения пустыни на мотодельтаплане. После участия в Ралли фараонов у меня появилось желание совершить простое путешествие на моем «воздушном мотоцикле». Это было не соревнование или попытка установления рекорда, а путешествие для удовольствия, спланированное по этапам, которые я прошел примерно за три месяца. Это были 12000 километров, от Каира до Касабланки, от Египта до Марокко, с пересечением Сахары, которую я перелетел целиком по воздуху.

В январе 1991 года я улетел один, как если бы ехал на мотоцикле. Переход от колоссальной организации ралли со спутниковой связью, телекамерами и вертолетами сопровождения к абсолютному «ничему» был очень резким. И, как и с мотоциклом, у меня была проблема нахождения воды, продуктов и топлива — мои припасы потихоньку приходили к концу. Деревень было мало, но я часто видел караваны верблюдов, нагруженных солью, которую туареги собирали на соляных озерах, чтобы затем продать в населенных районах. Я видел издалека процессии по пятьдесят—шестьдесят животных и с большим числом людей. Я приземлялся на безопасном расстоянии. Жаль, но я мог испугать животных! Найдя предводителя каравана, я предлагал ему обмен. Воду и продукты на единственное, что я мог предложить — абсолютно новый для них опыт. Я предлагал полет на дельтаплане.

Иногда кто-то из проводников отказывался, но в большинстве случаев мое предложение им очень нравилось. Хотя туареги по тридцать—пятьдесят лет странствовали под немилосердным солнцем на своих верблюдах по пустыне, по пятьдесят километров в день, по пятьдесят дней подряд, чтобы доставить свой груз и вернуться обратно, и знали в ней чуть ли не каждую песчинку, но знали «только по горизонтали», с высоты не более двух метров. Если такому человеку предложить возможность полетать на свежем воздухе над своей родиной на высоте пятьсот мет-

ров, посмотреть на свой мир впервые с другой точки зрения, то реакция бывает всегда одной и той же. Во время старта, когда начинал реветь мотор и крутиться винт, когда начинали ощущаться вибрации, они, эти люди, привыкшие перемещаться в абсолютной тишине, были еще в напряжении. Но оторвавшись от земли и начиная подниматься, они разражались криками радости, показывали на свой скот внизу, который становился все меньше размерами, на людей, на места, до которых по земле был день пути. Горизонт их представлений расширялся.

После одного такого полета предводитель пригласил меня в свою палатку выпить с ним мятного чаю, пока снаружи готовилось празднество. Когда я вышел наружу, верблюды были выстроены полукругом, зажжен костер, приготовлен ужин. Потом начался танец, сопровождаемый звуками небольших деревянных инструментов. Для меня всегда было очень волнующим разделить мои увлечения с кем-нибудь, кто не мог себе представить, что можно летать благодаря четырем шестам и парусу.

Культурный обмен — это один из аспектов моих путешествий по миру, наиболее важный для меня. Общение должно происходить без принуждения, только вербально, речь идет скорее о том, чтобы рассказать друг другу что-нибудь. С обитателями Таузара я мог еще говорить по-французски, но с туарегами — только жестами и рисунками на песке. И — еще больше — улыбками. И, тем не менее, мне всегда удавалось добиваться понимания. Я сам удивлялся претенциозным беседам, которые даже в обычной жизни, с людьми, на чьем языке я говорил сам, мне давались с трудом. Без сомнения, люди пустыни обладали большой человеческой теплотой — может быть, чтобы немного противостоять абсолютной пустоте, которая их окружает.

Когда наконец был выпит последний глоток чая, мы поблагодарили друг друга и попрощались с группой, чтобы начать нашу разведку. Так всегда было с

этими народами: если удавалось завоевать их доверие, каждая встреча становилась событием. И я никогда не считал это потерянным временем. Наоборот, я чувствовал себя очень хорошо, когда видел, как между нами и населением росло взаимопонимание, которое приводило к успеху замыслов. Так бывало не сразу. Когда мы, держась в стороне, строили свой лагерь — мы ведь были почетными гостями, — они осторожно наблюдали за нами издалека. Мы ощущали, как на нас были направлены тысячи невидимых глаз. Но когда они потом понимали цель нашего присутствия, подозрение, что мы просто обычные туристы, которые, проезжая мимо, делают пару фотоснимков и едут дальше, рассеивалась. Начальное недоверие сменялось сознанием, что они участвуют в моменте, который был важен и для их естественного окружения. Они начинали регулярно посещать наш лагерь, приглашали нас в свои дома, чтобы выпить с ними чаю, разделить с ними хлеб. Они приглашали нас в свой мир.

Между тем время шло. Не считая подготовительных полетов рядом с местечком, время, теряемое в переговорах, мы использовали для лучшего знакомства с Таузаром. Мы ходили по лабиринту улочек старинного городка Оулед эль Хадеф, мимо глинобитных фасадов, посещали музей Дар Хараит, известный своими собраниями керамики. Мы болтались по Суксу, среди гор пестрых ковров, украшений и кожаных изделий. Как-то мы встретили также моего друга Пуччио Корону, который сопровождал экспедицию службы новостей «TG1» телеканала RAI live. Сидя на ковре из пальмовых листьев, мы пили с ним горячий чай, при этом я дал ему интервью.

В надежде вылететь, я каждый день смотрел прогнозы погоды. По Интернету и спутниковому телефону я связывался со старшим лейтенантом Франко Коломбо из Метеорологического института итальянских ВВС. По прогнозам в первую неделю апреля должны были быть подходящие условия для полета.

Так что я усилил нажим на власти, потому что надо было торопиться. И, благодаря усилиям Дарио и здравому смыслу всех ответственных лиц, я получил, в конце концов, зеленый свет. Количество этапов по сравнению с первоначальным проектом было уменьшено, так что теперь мне нужно было преодолевать более протяженные участки. Но это не имело для меня значения. Главное — я мог, наконец, стартовать.

Я назначил старт на 6 апреля. В качестве стартовой площадки были выбраны дюны Онг Джемала, местечка, расположенного между Таузаром и Нефтой, в нескольких километрах от пальмового леса. Там был свободный участок, идеально подходящий для буксировки. Именно там снимали «Звездные войны», так что остатки оборудования можно было видеть и сейчас. В качестве точки ориентирования я взял оазис Тамерза в шестидесяти километрах севернее. Далее планировалась посадка в аэропорту Гафса — еще восемьдесят километров на восток. И все это с применением термических восходящих потоков — как это делают перелетные птицы. Оттуда мне нужно было лететь на северо-восток до моря и потом до мыса Кап Бон — трамплина в Европу, домой.

Я не ждал непреодолимых трудностей. До побережья в принципе речь шла о чисто маршрутном полете, как говорят дельтапланеристы. Но мне нужно было перелететь безлюдные необжитые местности, где любая аварийная посадка могла закончиться драматически. Конечно, я мог встретиться и с турбулентностью. В полдень стоящее в зените солнце нагревает песок так сильно, что возникают очень сильные восходящие потоки, которые, отрываясь от земли, вызывают впечатляющие мини-смерчи, называемые «пыльными дьяволами». В этих песчаных вихрях на высоте в несколько сотен метров летает все, что угодно: всосанные предметы, песок, большие или малые кусты. Но пропустить восходящий поток было бы самым неприятным. Это означало бы слишком быст-

рое снижение и посадку в незапланированном месте. Это поломало бы все планы.

Даже если бы я приземлился лишь в пятидесяти километрах от обусловленного места, это означало бы, что меня нужно искать, возможно, даже всю ночь. А мне ничего не оставалось бы, кроме как ждать, в надежде поймать радиосигнал, а это на определенном удалении уже становится невозможным. И спутниковый телефон не всегда работает. Поэтому я должен был точно проанализировать погодные условия и так же точно интерпретировать возможности моей полетной программы, чтобы каждый раз точно определить точку, в которую я с уверенностью мог прибыть к вечеру. Так автомобиль с точно отмеренным количеством бензина должен ехать очень экономно, чтоб доехать до финиша. Иначе придется отказаться от удобного ночлега, еды и питья, от человеческого общества.

Итак, я определил дневные отрезки пути в среднем по 150 км. При хорошей погоде возможны этапы и по 250, и даже по 300 километров. По прямой, естественно, мы ведь говорим о полете птицы. В качестве полетного времени я рассчитывал примерно на четыре часа. Для старта я наметил время, когда солнце достаточно прогреет землю и сила восходящих потоков будет достаточной. То есть в одиннадцать часов утра, а лететь — до трех дня. Точное время прибытия зависит, естественно, от реальной ситуации. К сожалению, постановления властей заставляли меня проходить большие участки над равниной вместо запланированного полета вдоль горных склонов. А перелетные птицы выбирают обычно маршрут вдоль южных склонов гор, чтобы использовать восходящие потоки, которые образуются там за счет нагрева скал вплоть до позднего послеобеденного времени. Небольшая длительность этапов выбиралась, в том числе, и с учетом Ники. Я исходил из того, что она должна хорошо запомнить места, над которыми мы будем

лететь, чтобы найти их осенью, когда будет лететь обратно сама.

Вечером накануне старта я собрал всю команду в общей палатке на специальный и довольно щепетильный брифинг. Это была моя обязанность, прежде всего и из-за нервирующего долгого ожидания, которое мы выдержали. Когда все собрались, я сразу перешел к делу.

— Если кто-то хочет уйти, он может сделать это сейчас, - сказал я. - Когда мы будем находиться посередине пустыни, где только песок и никаких средств связи, это не будет сделать невозможно, но будет очень сложно. Мы здесь, чтобы вместе достичь цели, и если кто-то изменит свое решение, начиная с завтрашнего дня, создаст другим проблемы. Если кто-то начиная с завтрашнего дня почувствует себя плохо, должен будет держать это в себе. Кто хочет домой — прошу вернуться сейчас.

Я сделал паузу. Абсолютная тишина. Потом все, один за другим, без раздумий высказали мне поддержку. Группа была единой.

— Спасибо всем, — с облегчением подвел я черту. — Тогда за работу. Наконец-то можно начинать.

В глубине души я знал, что массового бегства мне опасаться нечего, но такой демонстрации выдержки я тоже не ожидал. В конце концов, я ведь имел дело не с командой Рэмбо, натренированной бороться с немилосердной природой. Речь шла об обычных людях, многие из которых были в пустыне впервые и которые, конечно же, не привыкли к вынужденной совместной жизни в экстремальных и неприятных условиях. Я хорошо изучил моих товарищей. Это была настоящая команда. Моя команда.

Когда тем вечером я лег спать, я был взволнован и заснул с трудом. Через несколько часов должен был начаться безумный проект, который до тех пор существовал только в мыслях. «А если ты это не сделаешь?» — спрашивала другая часть меня. К счастью, тут я заснул.

Старт

Утро 6 апреля. Наступил великий момент. Я, насколько возможно, пытался скрывать свое напряжение. Требовалось несколько месяцев тяжелой работы, чтобы прийти к этому соглашению с пустыней. Теперь все стало серьезным. Пока я проводил обычную процедуру проверки снаряжения — сначала подвеску, потом все остальное, — вокруг нас собралась небольшая толпа. Моя команда, местный народ и множество детей переживали вместе со мной эту последнюю задержку. По этому поводу была приглашена группа иностранных журналистов, но, уделив им минимум внимания, я мысленно отстранился от окружающего. Хотя присутствие большого количества людей и было честью для нас, существовала опасность потерять необходимую мне концентрацию. Я горячо желал покоя и уединения, а это могло дать только воздушное пространство.

Впереди взревел двигатель буксировщика. В полодиннадцатого Ричард подал мне условленный знак: он был готов. Я поднял крыло и развернулся к ветру. Легкость, которая возникает, когда воздух начинает держать крыло, сразу же вызвала ощущение счастья. Это было новое чувство, которое возникло только что. Ника уже несколько минут кружилась вокруг меня. Как всегда, она производила несколько рассеянное впечатление, но совершенно четко фиксировала, что тут что-то происходит. В тени моего крыла, единственном месте, где было еще чуть-чуть прохладно, она еще больше, чем я, ощущала потребность скрыться в пустыне от этого бессмысленного скопления людей.

Жестом я попрощался, позвал Нику и побежал, стартуя. Равномерные шаги по плотной песчаной поверхности, пыль, поднимаемая моими ботинками, скорость моего бега, которая преобразовалась в невесомость, потом отрыв от земли и изменение приложения силы тяжести: ничего более под ногами, весь вес на крыле...

Наконец-то мы в воздухе. Я перешел в горизонтальное положение, распределил нагрузку по всему телу. Глядя вперед и вниз, я ощущал на лице ускорение. Появилось третье измерение. А Ника, как всегда, следовала за мной.

Мотодельтаплан поднимался и тянул меня за собой. Дул слабый юго-западный ветер, слегка турбулентный за счет термической нестабильности. Еще взгляд вниз, туда, где друзья махали руками и выкрикивали пожелания удачи. Они становились все меньше, превращаясь в нерезкие точки, удаляясь от меня. Вместе с бюрократическими и организационными проблемами, которые так выматывали нам нервы. В моем новом измерении все это больше меня не касалось. Перспективы меняются, если смотреть на мир сверху. Проблемы остались на земле. Чудесно. Наконец-то я чувствовал себя опять свободным.

Подо мной простиралась плоская бесконечность пустыни. Утреннее освещение погружало песок в теплые оранжевые тона. На гребнях дюн начали плясать песчаные вихри. Абсолютно враждебная, но такая завораживающая страна. На первый взгляд пейзаж мог показаться монотонным, но изменение угла падения солнечных лучей и тени от облаков придавали ему многообразие тысячи лиц. Игра, повторяемая веками, в течение которых пустыня сохранилась словно тайный музей, открывшийся мне впервые. Я вошел в таинственный мир, в котором время исчезло, мир тишины и света. Мир, в котором любое напряжение мгновенно растворяется.

На высоте около 1000 метров я отцепился от буксировочного фала. Освобожденный от необходимости лететь по маршруту, задаваемому буксировщиком, я начал искать термики. Ника, взмахнув пару раз крыльями, догнала меня, и мы полетели звеном, как обычно. Летя строго за моим крылом, как это делают велогонщики, крутя педали за лидером, преодолевающим сопротивление воздуха, Ника использовала боковые завихрения, чтобы ле-

теть не махая крыльями. А ведь этого ей никто не объяснял.

Найдя восходящий поток, мы поднялись до 4500—5000 метров и продолжили маршрут, перелетая от одного термика к другому. Утром восходящие потоки были еще мягкими, но слабыми и неопределенными, трудно находимыми. Наверху, примерно при нуле по Цельсию, жара на земле осталась воспоминанием, о котором я не жалел. Наконец-то на маршруте, который я сам разработал, я мог пережить то, что долгое время было только мечтой, нет, хуже, фантазией. А Ника тем временем все рассматривала, в ее мозгу накапливалось информация.

Примерно на 3500 метрах я испугался, обнаружив нечто вроде летающего ковра, который поднимался вместе со мной в моем восходящем потоке. Потом я разглядел, что это верхняя часть палатки туарегов, сорванная ветром. В некоторых местах можно обнаружить поразительные вещи!

Мы летели вдоль солнечной стороны горной цепи, обрамляющей Шотт эль-Джерид, по идеальной линии, проведенной от Онг Джемаля до конечной точки. Одну за другой мы пересекали вади — сухие долины рек, каналы иссушенной земли, прорезающие пустыню и наполняемые водой только с наступлением первых осенних ливней. С наступлением сумерек, когда солнце уже не так сильно нагревало землю и потому уже не возникало восходящих потоков, настало время искать место для посадки.

Пейзаж приобрел оранжево-красный оттенок. Красноватый диск солнца четко очерчивался в дымке горизонта, горы в свете заката стояли, словно в огне, тени от дюн становились длиннее. Все ближе становился город Гафса. Среди его низких белых домов, защищающих от ветра и солнца, я мог рассмотреть как минимум четыре или пять минаретов. Вдруг с одной из невидимых мне мечетей раздался голос муэдзина. Очаровывающее, но непонятное пение вызывало во мне противоречивые чувства. В нем были и радость

от того, что после путешествия по пустыне вы попадаете опять к людям, и ясное понимание, что я был чужаком на другой планете, на которой действовали другие правила, не те, которые знал я. Облегчение и беспокойство одновременно были в этом пении.

Строго над аэропортом я выровнялся по глиссаде приземления. Ника держалась рядом с моим крылом. Она чувствовала, что долгий полетный день шел к концу. Все шло хорошо. Между мной и Ричардом образовалось единство, синергия, которой предстояло длиться годами. Команда уже ждала меня, и у нас были причины для праздника. Был пройден первый этап. Ника вела себя отлично. Но не было возможности запланировать для нее охоту, поэтому я побеспокоился, чтобы с этого момента и до конца путешествия она получала свою порцию мяса вместе с мехом или перьями. Это было важно, чтобы обеспечить для нее сбалансированность питания, потому что на следующее утро непереваренные остатки шерсти и перьев должны выходить обратно в виде твердого комка и прочищать таким образом зоб и пищеварительный аппарат. Я как мог, старался соблюдать требования природы.

В лагере мы расслабились и приготовились к ночи. Сухой теплый вечер делал климат приятным. Заход солнца сопровождался доносившимися издалека последними песнопениями муэдзинов. Городской шум стал тише, а каждый из нас устроился в своей палатке. Они были поставлены еще днем, и тепло из них еще не ушло. Мы поставили их поплотней друг к другу, чтобы предотвратить нежелательные визиты людей или зверей. Ника без сопротивления позволила посадить себя в большую и хорошо вентилируемую клетку. Это было ее личное убежище, в котором и она могла найти заслуженный отдых.

Прежде чем последовать ее примеру, я еще раз созвал команду на разбор, который должен был стать привычным завершением рабочего дня. На нем, несмотря на усталость, чувствовалось необычное во-

одушевление. Мне показалось, что мои товарищи восприняли полет как реальность только тогда, когда я стартовал. Мы теперь действительно пересекали Сахару по маршруту орлов и канюков.

На карте я нарисовал окружность вокруг района Гафсы и отметил, что уже пролетел 140 километров на буксире и в свободном полете, все время по ветру и с использованием хороших термических потоков. Кто-то сказал мне, что до дома нам еще 851 километр. В течение многих лет я выучил, что любое путешествие состоит из малых отрезков, которые нужно преодолеть, чтобы достичь цели. Эту философию я приобрел за счет опыта в скалолазании. Когда стоишь под стеной, всегда кажется невозможным достичь вершины. Но, взобравшись хотя бы на метр, можешь ставить перед собой следующую задачу, затем следующую, последовательно, видя только нее. И никогда не смотреть на далекую вершину. Шаг за шагом, как в лабиринте, где каждый поворот определяет, а будет ли найден выход.

Мы поужинали у костра и разошлись спать. Тем временем наступила ночь. Чем дольше я уходил от костра, тем сильнее у меня было ощущение, что это самая темная ночь моей жизни.

Настоящая ночь.

Неподвижно стоял я у моей палатки и смотрел на небо. В своей чистоте оно было таким черным, что звезды казались маленькими фонариками, которые кто-то зажег с обратной стороны бесконечности. Ни малейшего лучика огонька от большого города не загрязняло этот спектакль, а сухой воздух не был искажен ни малейшим испарением. Полная прозрачность. Пустыня необъятна и ночью.

Я поежился. От созерцания космоса меня вернул на землю довольно чувствительный холод. Несколько часов после захода солнца — и накопленное песком тепло быстро улетучилось. Температура приблизилась к точке замерзания. Зимой и весной ночные температуры в Сахаре колеблются от нуля до минус пяти

градусов, а это приличная разница с дневными — около сорока градусов.

Я залез в палатку, хорошо закрыл ее изнутри и укутался в спальный мешок. Я чувствовал себя предельно хорошо укрытым в моем гнезде. Словно перелетная птица, которая вечером, после изнурительного дневного перелета, нашла себе убежище и в ожидании следующего дня может наконец отдохнуть. Это было странное чувство: уже в этом первом полете я настолько внедрился в стихию воздуха, что чувствовал почти непривычным возвращение в мое нормальное ограниченное и ограничивающее состояние двуногого. В уюте, при размышлениях о только что прошедших часах опять вернулись самые отдаленные идеи, надежды и сомнения. Удастся ли мне завершить начатое? Выдержит ли Ника мои планы? Дойдет, долетит ли она со мною до конца или в какой-то точке пойдет другим путем? Какие непредусмотренные проблемы ждут меня завтра?

Ничего нет более естественного. Я был бы сильно обеспокоен, если бы когда-нибудь обнаружил, что у меня уже нет страха. Страх нужно уметь контролировать, но нельзя вытеснять. В конце концов, я задремал над записной книжкой, и короткий глубокий сон охватил меня над разложенными картами местности.

Захваченные бурей

Я встал рано. День был чудесным и солнечным. Но предсказывали легкие метеопомехи, которые я должен был иметь в виду: в пустыне погода может измениться очень быстро. Прогноз я получил по Интернету на мой ноутбук, подключенный к спутниковому телефону. Сразу же пошел посмотреть Нику, вытащил ее из клетки. Как всегда, она была в великолепной форме, встряхнула крыльями и перьями хвоста. Ее светлые глаза и направленный вдаль взгляд создавали впечатление, что она готова ко второму этапу.

Дав последние указания команде и официального попрощавшись с деревенскими старейшинами, которые нас посетили, я приготовился к полету. Массимо разложил по земле буксирный трос, Ричард принял стартовую позицию. Ника, как всегда, сидела в тени моего дельтаплана.

Оторвавшись от земли, мы сразу же попали в турбулентность, которая заставила меня еще на стартовой прямой отцепиться от троса, не достигнув запланированной высоты. Восходящий поток я нашел точно над деревней Гафса и начал дрейфовать с западным ветром как раз в том направлении, куда нам и надо было лететь, на восток.

Ника иногда летела передо мной, слегка удаляясь, потом опять подлетая ближе. Она была удивительна, и я смотрел на нее с некоторой гордостью. На средней высоте 4000 метров я шел вдоль горной цепи Орбата, отделяющей тунисскую Северную Сахару от Шотт эль-Джерида. Над скальным хребтом я видел слева волнистую поверхность пустыни, справа — соляное озеро, бесконечную, покрытую белыми кристаллами равнину, лунный ландшафт, который, казалось, не имеет отношения к этому миру.

Примерно через два с половиной часа я преодолел сотню километров, которые отделяли меня от деревни Меццоуна. Увидев поселение, я сразу же рассчитал посадочную глиссаду, чтобы приземлиться, не теряя времени. Я устал от полета, который был хотя и не слишком долгим, но очень напряженным и турбулентным. Наверно я ощутил предсказанные погодные помехи. Ника, наоборот, не проявляла никаких признаков усталости. Мы сели километрах в двух восточнее маленькой деревеньки в совершенно безлюдной местности. Несколькими минутами позже на каменистой площадке, рядом с выбранным нами местом для лагеря, приземлился и Ричард.

При приземлении я увидел невдалеке отдельно стоящий домик, очень низкий, с типичным для домов Сахары побеленным фасадом. Вокруг, насколько

можно было увидеть, не было никаких следов жизни. Ожидая прибытия команды, я хотел осмотреться, чтобы, если удастся, найти воду или поставить около дома палатку. Ника клювом приводила в порядок перья, а я двинулся по раскаленному песку к домику. Подойдя, я почувствовал себя как в доме ужасов в каком-то вестерне. Стояла почти нереальная тишина. Место казалось полностью покинутым. Двери со скрипом качались на ветру. Я переступил порог: помещение было безлюдным и пустым. Хотя нет, оно было полным, невероятно полным. Потому что со всех углов сюда проник песок.

Впрочем, была практическая сторона вопроса: поскольку дом был заброшен, мы могли переночевать в нем в спальниках, не ставя палаток. Очень довольный перспективой провести ночь под крышей, я уже хотел покинуть дом, но застыл как вкопанный. Передо мной стоял человек. Старый туарег, голова, закрытая тюрбаном, лицо в глубоких морщинах. Тут часто бывало такое: люди в этой местности искали защиты от нечеловеческой жары в ямах. Я представил себе, как он, увидев мой полет, вылез из какого-то своего убежища. Он не казался хозяином дома, потому что не ответил на мое приветствие. И даже не удостоил меня взглядом. Просто повернулся и ушел. И через несколько мгновений исчез из виду. Непривычное представление человека, который, вися под большим крылом, сошел с неба, не удивило его ни в малейшей степени. Каким бы важным ни считал свое мероприятие я, для человека пустыни оно не показалось достаточно интересным.

Когда к вечеру группа собралась, все сразу согласились немного похозяйничать в доме. Для начала мы вынесли песок, чтобы иметь возможность разложить наши спальные мешки. Потом принесли вещи в защищенное место рядом с домом. Дельтаплан поставили на ровном месте позади кучи камней, чтобы его не перевернуло ночным ветром. Пока Валерия готовила ужин, Ричард закреплял свой трайк.

Я наполнил для Ники ванну с водой, чтобы она могла искупаться и вымыть перья. Массимо и Уго готовили лагерь к ночевке. Оскар и его жена Карла — они в промежутке присоединились к группе — помогали ему в этом. Мишель, Альфио и Джанфранко занимались тем, что увековечивали чудесные моменты завершающегося дня. Дарио тем временем пошел в деревню, чтобы представиться старшине, навести контакты и по возможности пополнить запас продуктов.

Устроившись в нашем роскошном убежище, ставшим таким неожиданным и ценным подарком, мы поели и провели обычное вечернее обсуждение прошедшего дня.

Позже я вышел еще раз наружу, чтобы бросить взгляд на небо. Было ясно, как и в прошлую ночь. Подошел Ричард, и мы обменялись мнениями о следующем этапе до Церадмина, запланированном месте посадки около Суссе на восточном побережье. Вдруг я его прервал на полуслове.

— Ты тоже слышишь? — спросил я его.

Он вопросительно посмотрел на меня, не понимая, что я имею в виду.

— Ветер усиливается, — сказал я.

Мне пришло в голову, что подошел тот надоедливый бриз, который в пустыне может стать довольно сильным и даже опасным для тех, кто попадет в его центр.

Ричард озабоченно кивнул.

— Будем надеяться на лучшее, — сказал он и пошел в дом.

Ночью я проснулся. Порывы ветра принесли с собой иерихонские розы — те шарообразные сухие растения, которые можно увидеть катящимися по пустыне в фильмах о Диком Западе[1]. Ричард, кото-

[1] Перекати-поле. *Прим.перев.*

рый тоже ощутил эти предостережения ветра, взял свой спальный мешок и вышел наружу, чтобы спать под навесом. То, что он находится рядом с крыльями, успокоило меня, и я сразу опять заснул.

С наступлением дня я первым выполз из мешка, озабоченно вышел на улицу. Передо мной было чистое небо. Я обошел вокруг дома, чтоб посмотреть в другом направлении. Я увидел то, чего опасался. Вечерний бриз предупреждал об этом: с востока надвигалась окрашенная в песочный цвет громадная перекатывающаяся волна бури. Меньше чем через час она должна была быть у нас.

Я позвал Ричарда и побежал в дом.

— Народ, подъем, песчаная буря! — заорал я.

Все вскочили и выбежали наружу, чтобы увидеть, как угрожающая стена песка становится все выше и ближе к нам. Небо окрасилось в желтый цвет, в лицо со скоростью восемьдесят километров в час ударили порывы ветра. Ужасное представление. Оно, в совокупности с такой резкой побудкой, обеспокоило людей. Первым делом я поместил в безопасном месте в доме небольшую вольеру с Никой. Потом, как можно быстрее, мы попытались защитить то, что могло быть повреждено или унесено ветром: дельтапланы, мой и — в первую очередь — Ричардов, потому что песок мог забить двигатель, радиатор, масляный и топливный фильтры.

Вместе с Ричардом и Массимо мы срочно навалили перед обоими аппаратами стенку из валявшихся вокруг кирпичей. Она была не выше двадцати сантиметров, но этого хватало, чтобы направить ветер поверху над ними. Взгляды, которые мы бросали на накатывающий вал песка, заставляли нас как можно скорее заканчивать работу.

— Лучше быть здесь и злиться, что не можем лететь, чем быть в воздухе и злиться, что не можешь сесть, — сказал Ричард.

— Полностью согласен, — сказал я, — но пойдем, мы еще не все закрепили.

Мы сделали это вовремя. Только мы вернулись в дом, как над нами разразилась буря. Ветер свистел через разбитые окна. Нам предстояло слушать его еще достаточно долго. Три дня! Три бесконечно долгих дня буря держала нас в заточении. Словно потерпевшие кораблекрушение на плоту, мы считали часы. Мы могли выходить только по нужде, и это тоже было смелое предприятие. Нужно было попасть к обратной стороне дома, закутанными от ветра и упакованными как при снежной буре: очки для защиты глаз, замотанные нос и рот, чтоб не вдыхать песок. И уже нескольких шагов против ветра хватало, чтобы ощутить наждак песка на незащищенной коже, которая могла выдержать этот пилинг лишь несколько минут.

Ника нахохлилась в своем ящике и тоже двигалась, только чтобы опорожнить кишечник. Подняв для этого хвост, она наклоняла вперед голову и выкидывала экскременты как можно дальше из клетки. После этого опять принимала расслабленную позу и втягивала ногу под перья на животе. Конечно, она страдала от непогоды, но еще и от сидения взаперти.

Снаружи было не очень светло. Чем выше песчаный фронт бури, тем темнее в его середине. Видимость была минимальной, словно мы находились в густом тумане из песка, а не из микроскопических капель воды. Однажды я такое уже переживал. Лаура хорошо помнит это. Был 1990 год. Мы участвовали в Ралли фараонов в Египте, автогонках, в которых, как и на гонке Париж-Дакар участвовали также мотоциклы и грузовики. На Ралли фараонов были допущены и сверхлегкие летательные аппараты как новая категория транспортных средств. При этом один производитель аудио- и видеопродукции снимал документальный учебный фильм по сценарию, который я написал о полетах на дельтапланах. Ответственный за мероприятие, увлеченный полетами искатель приключений Массимо Рендо в течение трех лет сопровождал меня на соревнованиях. Мы с Лаурой за месяц до старта поженились, и я предложил

ей сопровождать меня на джипе в качестве официального представителя на дистанции. На гонке был также Стефано Руссо, фотограф, он бывал со мной и раньше, на первом воздушном ралли по Украине и на чемпионате в Венгрии. Это, конечно, была необычная свадебная поездка, давшая Лауре первое ощущение необычной жизни.

На одном из этапов по египетской пустыне, когда мы уже ушли от старта на 2500 километров, из-за усиливающегося ветра я уже в пять утра стартовал от Абу Симбеля, что недалеко от Ассуанской плотины. К середине дня ветер превратился в песчаную бурю. Его плотный фронт возвышался стеной. Я тогда находился в своей соревновательной фазе, и у меня был другое мышление. Перед глазами стоял только финиш, и я решил оставаться в воздухе, даже если другие в срочном порядке уже пойдут на посадку. В полете я, как обычно, нашел ориентиры, хоть и редкие, помогающие придерживаться маршрута. Одним из них была очень высокая дюна, ясно различимая издали. Хоть она и значилась в маршрутной документации организаторов, на карте ее не было. Несмотря на то, что я не был уверен на сто процентов, я летел к ней, а правильность подтверждали задние огни автомобилей, которые ехали в ту же сторону.

Злой сюрприз состоял в том, что согласно показаниям компаса дюна двигалась. Она не стояла на месте, и это можно было видеть невооруженным глазом. С каждой минутой песок на ее вершине перемещался, образуя новую вершину. Имея ту же массу и ту же высоту, она медленно катилась вперед, как волна. Пораженный — это был мой первый опыт пребывания в пустыне — я пролетел над дюной и с удивлением обнаружил, что все машины развернулись и возвращаются. Я сделал то же самое, хотя на это должны были уйти все резервы бензина. Мы пошли неправильным путем, взяв в качестве ориентира кажущийся неподвижным объект. К финишу не попал никто, и из-за наступающей темноты нужно было садиться и мне.

Едва под угрозой приближающейся стены песка я разобрал дельтаплан, как ко мне подлетели еще два пилота. Вместе мы соорудили аварийное убежище на ночь, а утром, когда буря улеглась, отряхнулись от песка и смогли улететь, достигнув, наконец, цели.

Я напомнил Лауре об этой истории, и она засмеялась. С точки зрения жены речь действительно шла о необыкновенном опыте. Она провела двухнедельное свадебное путешествие в джипе, чтобы следовать за мной на четырехсоткилометровом этапе. Мы, смертельно усталые, встречались на очень короткое время по вечерам, чтобы с восходом солнца следующего дня расстаться опять. Но, зато, я смог закончить ралли с победой.

Тогда я провел несколько вечеров в обществе Амброджио Фогара, известного журналиста-экстремала. Он ехал с одним из гонщиков в качестве штурмана, и мы познакомились. Мы остались друзьями, и в Италии он приглашал меня на свою телепередачу. Тогда масс-медиа стали интересоваться мной. Через 5000 километров полета над Сахарой и у меня возникло увлечение пустыней, а с ним и желание сюда вернуться. Я его осуществил в моем туре «On the Sky» до Касабланки и позже — в роковом перелете из Катании в Каир.

Итак, мы сидели взаперти. Ника становилась все нервознее, а мы — с еще большим, чем у нее нетерпением — ждали возможности вылета. Но при сложившихся обстоятельствах об этом нельзя было и думать. Приговоренные к безделью, мы проводили время каждый по-своему, закутавшись в спальники. Я делал наброски и записывал свои впечатления, продумывая то, что впоследствии как-нибудь могло войти в книгу.

На второй день ветер переменился на северо-западный и слегка утих, но не настолько, чтобы можно было лететь. Я начинал беспокоиться всерьез. Должны были скоро закончиться мои разрешения. В одном из бесчисленных разговоров я поделился своими опа-

сениями с остальными. К сожалению, Министерство транспорта и тунисские воздушные ведомства не были впечатлены рассказами о свободных полетах, сильно зависящих от таких переменных, как нестабильность воздуха, термические особенности или ветер, и дали допуск со скидкой на непогоду только по два дня на каждый этап. Шел к концу второй день, и не было видно и намека на улучшение. Иногда кажется труднее общаться с кем-нибудь, кто сидит за письменным столом, чем с добрым старым Эолом.

10 апреля проснулись в пять утра. Ветер существенно стих, километров до 20-25 в час, но по-прежнему дул с севера, навстречу нашему маршруту. В североафриканских и южноевропейских широтах его цикл составляет три дня. Несмотря на это я решил стартовать, чтобы в случае необходимости, если натолкнусь на проблемы, меня могли отбуксировать до цели. Прежде всего хотелось избежать дальнейших неприятностей с властями. План полета нужно было соблюдать и в Сус нужно было попасть до вечера. Я позвонил в Министерство внутренних дел чиновнику, который должен был присутствовать при взлетах и посадках. «Мы летим» — сообщил я ему. «Но ведь я должен присутствовать!» — воскликнул он удивленно. «Как обычно, через час мы будем в воздухе», — закончил я. Ответа не было. У него, видно, перехватило дыхание.

Мы стартовали очень рано, в половине седьмого, поскольку к обеду обещали усиление северного ветра. Было еще почти темно. Из опасения перегрузить Нику полетом против ветра, когда ей пришлось бы махать крыльями, я решил, что она поедет с командой в грузовике.

Мы попали в сильную турбулентность, обусловленную не термическими условиями, а ветром. Для нас с Ричардом это означало опасное раскачивание по вертикали: вверх-вниз, вверх-вниз. Для меня было бы гораздо лучше просто лететь, чем лететь на буксире! Но другого выбора не было, встречный ветер делал невозможным выдержать поедписанное время.

Почти четыре часа американских горок на 180 километрах над Сахелем Суса. Во время полета я мог видеть, насколько менялся пейзаж. От песчаных дюн пустыни до оливковых рощ побережья он становился все более средиземноморским. Было приятно видеть приближающееся море. Мои глаза уже полностью привыкли к цвету песка. Вымотанные и довольные, мы добрались до Суса и его Медины, окруженной сильными крепостными стенами. За это время мы научились подстраиваться к локальным воздушным условиям. Через час после приземления опять подошел порыв ветра в восемьдесят километров в час, и мы были очень рады и выбранной на этот этап стратегии и тому, что дельтапланы были уже крепко закреплены на земле.

К тому же ветер на следующий день показал себя с неожиданной стороны. Вопреки метеорологической статистике, которая предсказывала преобладающее направление с юго-востока, на нас дул мистраль, пришедший прямо из Гренландии. По дороге он пересек Великобританию, Францию, Италию и Средиземное море, чтобы теперь, посреди Сахары, даже птицам затруднить полет.

На следующий день ветер хотя и не ослаб, но, по крайней мере, еще через день предсказывали затишье и его поворот на запад. Это означало еще 24 часа отдыха. Чтоб использовать эту паузу, я отпустил Нику полетать в окрестностях, чтоб она запомнила местность и поупражнялась в охоте. Часть команды, чтоб провести время, пошла на побережье, другая часть осматривала Рибат — известный монастырь античных времен.

Действительно, 13 апреля наступило, наконец, изменение. Ветер дул на запад, с нужной скоростью. Мы могли направляться на мыс Бон — последний пункт африканского континента перед пересечением Средиземного моря. Час я летел на буксире, потом отцепился примерно на 2000 метрах высоты, прямо над горой Загван севернее Кайруана, чтобы оттуда

лететь вдоль расположенного южнее Туниса горного хребта через район Хаммамет.

Наконец-то я мог использовать термические потоки, которые образуются при столкновении доминирующего ветра с морским бризом. Ника, которая до этого махала своими мощными крыльями, перешла к свободному полету и по ее спиралям в термиках я мог видеть, как она радовалась, оставив позади напряженную работу. У нас был легкий боковой ветер с юго-запада и дополнительно небольшой ветер в спину, который нес нас вперед. Чем ближе подходил мыс Бон, тем меньше из-за морского бриза становилось содержание влаги в кучевых облаках. Поэтому уменьшились и высоты подъема, но с некоторыми сложностями можно было еще парить. Вблизи моря стал ощущаться соленый запах, принесенный ветром. Через четыре часа полета я увидел дома Эль-Хауарии. На горизонте было видно Средиземное море, а за ним, хотя и не видимая, Европа — цель нашего путешествия.

Проложив последнюю глиссаду, я с облегчением приземлился. Много раз я рисковал, не находя восходящих потоков. Но позади остались 615 километров пустыни и что бы ни произошло дальше, я пересек Сахару. А Ника, летя со мной, выучила маршрут, по которому однажды сможет вернуться в Таузар.

Город грифов

Мыс Бон — самая северная точка Туниса и всей Африки. Это пункт, с которого все перелетные птицы, которые хотят попасть из Северной Африки через Сицилию в Европу, должны лететь через море. Геологи считают это место остатком косы, которая когда-то соединяла континент с Сицилией. В предгорьях прятался городок Эль Хауария - римский Аквилария, где веками пролетавшим через него перелетным птицам был посвящен собственный культ. На

улицах городка, на которых все еще можно встретить телеги, запряженные мулами, то тут, то там на фасадах и стенах домов изображения орлов или соколов. Поколения, прожившие рядом с этими птицами, в конце концов превратились в отличных сокольничьих. Ежегодно поздней осенью тут проходит трехдневный праздник: la Fete de l'Epervicr — День ястреба, завершающий сезон соколиной охоты.

Когда мы с Никой приземлились около мыса, на котором стоял маяк, я не увидел ни одной летающей птицы. Конечно, дул нетипичный довольно сильный северо-западный ветер. Перелетные птицы, как и мы, должны были ждать благоприятных для перелета через море условий. Большие парители не могут так долго махать крыльями, если перелетать через Сицилианский пролив против ветра. Но никого не было видно. Куда делись стаи канюков-осоедов, которых я видел в последние дни, и которые, как и мы, сделали тут остановку?

Я с удивлением смотрел вокруг. Пока Ника чистила перья под крылом дельтаплана, я пешком пошел на мыс, который заканчивался утесом, возвышавшимся на тысячу метров над морем. Наверху я наклонился над обрывом, чтоб посмотреть через край вниз, и застыл пораженный. На всей вертикально спадающей стене, как в зале ожидания аэропорта, расселось неисчислимое количество птиц, ожидающих удобного момента для старта. Они забились в небольшие углубления, в которых им никто не мог мешать. Их было не меньше тысячи. Теперь я услышал их крики, доносившиеся снизу. Жители города называли это место «таможней».

Несколькими минутами позже, на маленькой дороге, пересекающей поле, где я оставил дельтаплан, приземлился Ричард. Подошли первые любопытные, которые увидели наши крылья за пальмами и опунциями. Я был удивлен тем, что никто не интересовался летательными аппаратами, которые многие из них, вероятно, видели впервые. Их любопытство

привлекала исключительно Ника. На самом деле это была группа местных сокольничьих, которые видели, как мы с ней летели и искали место для приземления. Их хорошо подготовленное зрение сразу же распознало степного орла. Один из них пригласил нас выпить у него дома чаю и с гордостью показал трофеи, которые заработал за многие годы на «Ястребином празднике».

Позже я посетил «Ястребиный дом» — станцию наблюдения, которую тунисские власти оборудовали для орнитологов всего мира. Ежегодно, ко времени перелета птиц на юг или на север, на мыс Бон приезжают многочисленные исследователи, чтобы пересчитать пролетающих птиц, получить статистические данные и определить несоответствия. Всего было зарегистрировано около 15000 хищных птиц, относящихся к 300 различным видам. Орнитологи, с которыми я беседовал, сказали мне, что в те дни насчитали около тысячи птиц, которые были задержаны мистралем[1] и нашли убежище на крутых стенах мыса. «Тысяча и одна», — с улыбкой прокомментировал кто-то, имея в виду меня.

Неблагоприятный ветер стоил мне еще трех дней. Несмотря на это мы постоянно были начеку и были готовы вылететь в любой момент. Мы регулярно проверяли снаряжение и повторяли последовательность действий. Перелет через Средиземное море требовал особой, совершенно иной по сравнению с предыдущими этапами, стратегии. Ричард должен был отбуксировать меня на высоту, с которой юго-западный ветер — как только он наступит — отнесет меня за одну единственную длинную глиссаду на побережье Сицилии. Аналогичную технику применяют для космических кораблей Шаттл, когда они без двигателей

[1] Мистраль — северный или северо-западный холодный ветер, образующийся на юге Франции. Его скорость может достигать 30 м/сек. *Прим.перев.*

возвращаются в земную атмосферу и в планирующем режиме долетают до мыса Канаверал. Не случайно дельтапланы были изобретены в пятидесятые годы прошлого века итало-американским инженером Фрэнсисом Рогалло для NASA, чтобы сделать возможным возвращение космических зондов «Джемини». Теперь Рогалло на пенсии и живет в Северной Каролине в Кити Хауке, городе, где в 1903 году братья Райт, отцы самолетостроения, впервые полетели на своем «W.Flyer». Готовясь к экспедиции, я связался с ним, и он с большим воодушевлением следил за ее ходом. Это экспедиция представляла собой совершенно новое использование прежнего изобретения, основанное на достижениях спорта.

Центральным был расчет высоты подъема, которая являлась необходимым мне «топливом», то есть потенциальной энергией, нужной для перелета от одного континента до другого. Ведь над самим морем я не найду восходящих потоков. Этому расчету нужно было следовать как можно точнее. Если меня затянуть слишком высоко — на другую сторону, я попаду слишком высоко, потребуется больше топлива и кислорода, а значит — и больший вес. Если, наоборот, отстегнуться от буксира слишком низко, это может оказаться предельно опасным, возникнет риск вообще не попасть на другую сторону. Поэтому нужно было рассчитать строго нужную высоту и учесть запас надежности на случай изменения направления ветра.

Угол наклона глиссады зависит от силы ветра. Сильный ветер унесет меня слишком далеко. Поэтому нужно ждать. С другой стороны, птицы — неосознанные математики — ни разу в эти дни не пытались уйти на перелет, потому что встречный северный ветер делал его для многих из них невозможным. Самым удивительным было то, что без математических расчетов и прогнозов погоды они все знали!

Полет с маршрутной высоты, который я планировал, требовал и другого снаряжения. У меня был ды-

хательный аппарат, подающий чистый кислород. Для защиты от холода я взял пуховой костюм, такой, какой обычно носят в Гималаях на восьми тысячах метров. Это был не первый мой полет над Средиземным морем. Десять лет назад я пролетел на дельтаплане с мотором от Катании до Каира. Но свободный полет - это совсем другое дело. Тогда все очень неожиданно закончилось долгим тюремным заключением. Но это совсем другая история. История, которая была знаковой для моей жизни.

За время ожидания метеоцентр итальянских ВВС постоянно, каждые шесть часов, передавал мне новейшую информацию и предсказание на следующие шесть часов. Благодаря этим постоянным наблюдениям у меня был достаточный резерв, чтобы своевременно выработать стратегию, как только будет предсказано улучшение погоды. А в паузах моя команда, разбившись на группки, болталась по улочкам Эль Хауарии среди восторженных людей, которые узнали, что мы совершили и что собираемся совершить. Наша экспедиция стала новостью недели. Сюда приехали и журналисты ведущих тунисских газет. Это стало большим информационным событием для района мыса Бон и защиты птиц в этих местах. Интервью — здесь, фото вместе с Никой — там, время пролетело быстро.

Каждый день я навещал своих пернатых «коллег» на скальном утесе. Они были для меня лучшими индикаторами погоды, от них я ждал сигнала. После этих прогулок я увидел, насколько число птиц, терпеливо ожидающих в маленьких углублениях скал, выросло в последние дни. Оно, как минимум, удвоилось, так что чуть ли не возникла проблема перенаселения. То, что их здесь было множество, можно было заметить и не глядя вниз: 2000 птиц поднимали адский гвалт.

С этой африканской скалы я пытался отыскать взглядом побережье, которое меня ожидало в 140 километрах отсюда. Как только попаду домой, успешно закончив перелет, я действительно смогу ощутить

себя перелетной птицей. Вдалеке, на 45 градусов восточнее, иногда можно было различить очертания острова с горой в виде вулкана. Это был Пантеллерия - остров, который в случае встречного ветра мог послужить мне местом аварийной посадки.

Я хотел улучшить информацию, отображенную в памяти Ники. Она должна была особенно хорошо запомнить местность мыса Бон. Я надеялся, что однажды наступит момент, когда она будет ждать возможности стартовать с другими перелетными птицами. Но я решил, что она не будет сопровождать меня при моем перелете через Средиземное море. Прежде всего потому, что ситуация была сложной и для меня самого, и мне не нужны были дополнительные проблемы. И я знал, что для перелета через Сицилийский пролив ей нужно будет выбрать иную, чем у меня, стратегию. Ей никогда не потребовалось бы забираться на такую же высоту, как мне, чтобы потом в нисходящем полете достичь цели. Ей достаточно держаться на 500 метрах, чтобы, махая крыльями, пролететь всю дистанцию. Принуждать ее к противоестественному поведению было бессмысленно и не совпадало с методикой обучения, которой я до сих пор придерживался. Согласно американским исследованиям поведения перелетных птиц, перескакивание одного из этапов не ухудшало запоминание маршрута перелета. Так что я не брал Нику с собой. Но я заставлял ее летать каждый день и охотиться, что сильно привлекало внимание сокольничих в округе.

Вечера я проводил на наблюдательной станции с орнитологами, с которыми мы обменивались интересными наблюдениями. Я с самого начала был удивлен интересом, который они проявили к моему проекту «Сахара». В действительности они получили во мне совершенно новый источник информации. Впервые в качестве собеседника они получили непосредственного свидетеля, который летал вместе с предметом их исследований. Того, кто сам пережил трудности, с которыми встречаются перелетные пти-

цы, того, кто сам интерпретирует причины остановок или особенностей траектории.

Тогда я начал понимать, какой вес имеет опыт в чем-то ином, чем чисто спортивные отношения. Фундамент совместной работы между моим первоначально спортивным проектом и миром науки, работы, которой предстояло развиваться так, как я и представить себе не мог, был заложен именно тогда: вечерами в «Ястребином доме».

Полет домой

Вечером 16 апреля я получил обычное сообщение по электронной почте из Франко Коломбо, в котором говорилось о перемене погоды. Так как воздушные массы перемещались через Средиземное море, северный ветер переменился на западный и стал теперь благоприятным. Прогноз говорил о сохранении такой погоды на следующий день, 17 апреля, но еще лучшую погоду предсказывал на 18 апреля.

Я пошел в общую палатку рассказать об этом остальным.

— Может быть, удастся завтра или послезавтра стартовать.

— Ты хочешь дожидаться восемнадцатого? — спросил меня Ричард.

— На всякий случай хочу разыграть карту семнадцатого, — ответил я, — точно никогда не скажешь, но в этих широтах погода может измениться очень быстро.

Я опасался, что погодный фронт, который перемещался из пустыни на север, не сможет опередить ситуацию, чтобы держать меня перед воздушной массой. Тогда мне пришлось бы лететь в центре песчаной тучи, которую несет с собой ветер. Поэтому я организовал подготовку так, чтобы можно было стартовать сразу. Как было договорено ранее с итальянским ВМФ, я уведомил капитана Анжело Кастильоне, чтобы он сообщил своим ассистентам, которые должны

были меня поддерживать при перелете. Известил я и местные власти, чтобы они могли присутствовать при старте. И, наконец, я сообщил Лауре, которая к тому времени уже вернулась в Италию, чтоб она подготовила пресс-релизы для международных информационных изданий.

Затем нанес прощальный визит пернатым друзьям. Мне было интересно посмотреть, как они воспринимают изменение условий. На утесе я сразу заметил: что-то произошло. Все птицы вылезли из своих ниш и заняли другие позиции. Еще утром они были слегка сонными и спокойными. Их поведение было похоже на поведение пассажира, который сначала сидит в зале ожидания вокзала и читает газету, а потом, когда подходит поезд, встает и начинает искать, в какой вагон садиться. Я чувствовал себя слишком тесно связанным с ними и мысленно благодарил их, потому что они придали неуверенному предсказанию человека квалифицированное подтверждение природы.

Этим вечером нас посетили друзья, проводившие в этих краях отпуск и узнавшие о нашем присутствии здесь. Благодаря Женевьеве, Донателле и Алессандре мы после стольких дней пустыни провели приятный вечер за их отличным спагетти со свежим дыханием итальянского воздуха.

Несколько часов сна, подъем в четыре утра. Словно серфингист, я ждал своей большой волны. Едва высунув нос из палатки, я в первых проблесках дня увидел, что небо изменилось. Ветер, как и было предсказано, переменился не только на западный, а даже на юго-западный. Сразу же ощутилось, что холодный северный ветер утих, а пришел теплый юго-западный. Он дул строго в направлении моего полета.

Свежая информация о погоде подтвердила, что 17-е число — переходный день, а 18-е — идеальный для полета. Но я не хотел рисковать тем, что мы с Ричардом попадем в сильную турбулентность, которая могла прийти с юго-запада в виде смеси песчаной

пыли с более теплым воздухом. И потому дал команде сигнал готовиться к вылету.

Но перед тем решил еще раз проверить активность моих товарищей по перелету. Как они реагируют на развитие погоды? Выйдя на утес, я обнаружил необычную тишину. Наклонился над пропастью — и не поверил своим глазам. В слабом свете восходящего солнца скалы показались вымершими. Все маленькие ниши в камне были пусты. В тысяче метров внизу подо мной пенились бьющиеся об камни волны. После огромного количества птиц теперь царила атмосфера покинутости. Только перья и экскременты напоминали о них. Все улетели. Я попытался найти в небе улетевший караван и доверил ветру передать мои наилучшие пожелания тем, кто уже был за морем.

Теперь, после увиденного, я был убежден, что день выбран правильно. Мы с Ричардом еще раз вместе основательно проверили погодные условия, чтобы максимально обеспечить исполнимость нашего намерения. Затем я позаботился о спасательном плоте, который он должен был взять с собой в мотодельтаплан, чтобы в случае приводнения не уйти сразу под воду. Тем временем команда была готова к старту. В предыдущие дни у нас было время отработать все так, чтобы делать все на автомате.

В семь часов я уведомил тунисские власти, чтобы иметь возможность покинуть страну в соответствии с правилами. Час спустя у нас уж были представитель таможни, государственный полицейский, пограничник и сотрудник финансовой полиции. После того, как в наших с Ричардом паспортах были проставлены все необходимые печати, проверили, нет ли у нас на борту нарушителей границы, а в трубах моего летательного аппарата — наркотиков и других запрещенных товаров. Ведь в приграничных областях не только государства, но и континента нелегальная транспортировка людей — обычное явление.

Так под бдительным оком официальных лиц состоялся наш старт.

В девять все было готово. «Атос» — мой дельтаплан — был в отличном состоянии. Все отверстия на входной кромке были заклеены силиконом, чтобы я мог парить как можно дольше. Аварийное снаряжение было в порядке, и с помощью Массимо я был одет полностью — водостойкий костюм, который я добыл для себя и Ричарда на буровой платформе в Северном море, было надеть не так легко. После контроля систем безопасности, от кислородного оборудования и антиакульего порошка до электронного маячка, который должен был указывать мое положение в случае аварийного приводнения, наступило время со всеми прощаться. Я был сконцентрирован на предстоящем старте и попытался ускорить процесс. Мы все хотели встретиться на Сицилии, куда остальные должны были попасть на грузовике, а потом кораблем.

— Мы ведь встретимся в Европе? — спросила озабоченно Валерия.

— Конечно, — самоуверенно ответил я.

Окончательное обсуждение полета с Ричардом. Я рассчитал, что для перелета через Сицилийский пролив глиссадой при таком ветре мне нужно отцепиться от буксирного троса на 6500 метрах. Перелетные птицы парят на меньших высотах, от 500 до 2000, в зависимости от ветра. Ричард был согласен, и мы приняли стартовую позицию.

В девять пятнадцать мы поднялись над сушей мыса Бон, сопровождаемые коллективным подбадриванием оставшихся на земле. Однако воодушевление длилось недолго. Я увидел, что у Ричарда проблемы: его аппарат уводило в сторону и ему приходилось компенсировать это сваливание. Я долго не раздумывал и сказал ему по рации, чтоб он немедленно садился.

Причину этой проблемы мы обнаружили сразу. Защитные стропы мотодельтаплана оказались в неправильном положении. Они проходили под латами полотна и нарушали симметрию крыла. Неприятность была устранена, и мы могли стартовать заново.

Пол десятого под аплодисменты зрителей мы вторично поднялись в воздух. Из-за юго-западного ветра подъем был слегка турбулентным. Я внимательно следил за тем, чтобы точно следовать траектории Ричарда и этим облегчить буксировку. Достигнув своей высоты, я коротким нажатием отстегнул буксировочный трос, который, будучи притороженным небольшим парашютиком, ушел вниз.

Меня уносило воздушным потоком, который точно совпадал с осью моего маршрута. На несколько мгновений мой GPS — прибор спутниковой навигации — показал скорость относительно земли 240 километров в час. Эта величина быстро уменьшалась: чем ниже я опускался, тем больше ослабевал ветер, и тем плотнее становился воздух. А над морем казалось, что я вообще не иду вперед. Неизмеримо и бесконечно лежало оно подо мной. Рядом я увидел Ричарда, скорчившегося за ветровым стеклом своего трайка. Я немного завидовал ему: хотя мы и были хорошо одеты, тем не менее, было холодно.

Я чувствовал себя словно выстреленное из пушки ядро: в ушах свистел воздух — это был шум скорости. Мне было также ясно, что я теперь не могу вернуться. Точку возврата[1] я уже прошел. Но мои мысли были сконцентрированы теперь на высоте: она обеспечивала энергию, нужную для удачного перелета.

Произошла первая встреча с вертолетом, который нам предоставили моряки. Он вылетел утром из Маристаэли — аэропорта Катании — и летел в Зелинунте, где планировалась моя посадка в Сицилии. Вертолет должен был нас спасать, если бы у нас произошла авария на море, а заодно и снимал кадры для передачи Донателлы Бьянчи на государственном телека-

[1] Точка возврата — в авиации точка, после перехода через которую летательный аппарат не имеет возможности вернуться на старт. *Прим.перев.*

нале RAI. Они документировали окончание проекта, который должен был войти в историю свободных полетов. Мне передали, что мое положение отмечено на экране радара, причем координаты высоты, широты и долготы очень точно совпадали с запланированными. Мотодельтаплан был виден на экране хорошо за счет наличия массы металла, а к моему крылу пришлось прикрепить собственный магнитный отражатель, который мне предоставил руководящий программой сопровождения коммандante Джоджио Скьюбба. С помощью этой системы в случае аварийного приводнения я мог быть обнаружен и спасен в течение нескольких часов. Если бы ветер повернул или прекратился, у меня был риск не долететь до суши и приводниться. Хотя у меня и был альтернативный план сесть на острове Пантеллериа, но он тоже не был моей целью. К счастью, я мог рассчитывать на поддержку корабля, который наблюдал за прибрежными водами и который был послан командованием в зону перелета. Так что в мерах безопасности недостатка не было.

Независимо от корабля и вертолета у меня были и собственные меры выживания. В конце концов, в таких мероприятиях вероятность по каким-то причинам упасть в воду не так уж и мала. И в таком случае выживание не является самим собой разумеющимся. После моего опыта перелета из Катании в Каир я решил принять те же меры предосторожности для себя и Ричарда, что и тогда. Крылья имели водонепроницаемые полости, не столько для того, чтобы можно было спасти сам аппарат, сколько для того, чтоб он был лучше виден и мог быть легко обнаружен. У меня была надувная лодка, которую из-за веса и размеров вез в трайке Ричард. В случае чего он сбросил бы ее мне. Кроме того, у меня был спасательный жилет, автоматически надуваемый при попадании в воду. И, наконец, спасательное снаряжение дополняли «Аргос», прибор, указывающий положение на море, и несколько сигнальных ракет.

Я знал, что там были акулы. Это мне рассказали моряки, которые постоянно их наблюдали, и рыбаки, знающие пути из плавания. В это время года группы акул плывут к Гибралтару и затем в Атлантику. Это тоже мигрирующие животные и путешествуют, но я вовсе не хотел встречи с ними... Поэтому у меня был с собой антиакулий порошок. Это был пакетик, который при попадании в воду также раскрывался автоматически и создавал вокруг меня цветное пятно. А характерный запах, которого боятся акулы, держит их на расстоянии.

Несмотря на все меры предосторожности, меня постепенно одолевало опасение, что я не смогу достичь цели. Из-за дымки никак не появлялся берег, и мне приходилось лететь по GPS. Скорость падала, а с ней — и высота. Меня угнетало опасение, что я неправильно рассчитал высоту отцепки от буксира. Со страхом я все вновь смотрел во все стороны, стараясь обнаружить берег. Но подо мной лишь кажущаяся бесконечной водная масса, готовая меня поглотить и опустить в пучины. Но тут я увидел кучевые облака, которые образуются в глубине Сицилии и развиваются вверх. На последних пятидесяти километрах пути я уже мог, наконец, распознать юго-западное побережье.

Вот я и прибыл. Я перелетел храм Зелинунте примерно на 500 метрах высоты — это было безопасное расстояние. В двенадцать тридцать, пройдя 170 километров над открытым морем, живой и невредимый, я коснулся ногами пляжа Тре Фонтане. Встреча с группой друзей, сицилийских пилотов, а в первую очередь, с Лаурой и Габриэлой, была более чем сердечной.

После обязательного звонка тунисским властям, которым я сообщил об успешном окончании самого дорогостоящего этапа всей экспедиции, я пошел навстречу моему товарищу по перелету, Ричарду. Теперь, когда мы находились на другой стороне моря, на другом континенте, у нас было полное право поз-

дравить друг друга. С ним это всегда происходило на английский лад: дружеским рукопожатием.

Так состоялось первое пересечение Средиземного моря в свободном полете. За один час пятьдесят минут я соединил Африку и Европу. Самолет из Туниса в Палермо летит пятьдесят минут. Я установил мировое достижение и пролетел новый маршрут.

Но еще больше, чем рекорд, мною в этот момент руководила мысль, что мне нужно домой. После того, как я перелетел море от одного континента до другого — в свое «гнездо», я хотел ощутить то, что переживают перелетные птицы и, насколько возможно, следовал их инстинктивному полету. Я, как сокол, перелетел пустыню, используя там восходящие термики и динамические воздушные потоки, возникающие за счет ветра и солнца. Как и птицы, я зависел от погодных условий, которые замедляли мой полет, а иногда и ускоряли. Я разбивал свой лагерь там, где останавливались для сна птицы, и на следующий день с первыми термическими дуновениями продолжал полет. Я вылетел из одного мира и двумя часами позже был в другом, со всеми его отличиями: обычаями, другими ландшафтами, другой едой. Тут уже не услышат муэдзинов, вместо них колокольные звоны. Вместо кускуса — пицца и спагетти. Такие детали дали мне чудесную достоверность ощущения, что я действительно перелетная птица.

Но путешествие завершилось еще не полностью. Мы ведь должны были попасть еще в Катанию. В Калабиссетте у Энны мы остановились, чтоб навестить моего друга Карло Тита.

— Ты откуда? — спросил он, когда мы внезапно появились у него.

— Из Сахары, — ответил я невозмутимо, как сказал бы, что только вышел из дома. Он посмотрел на меня, словно я пошутил, и засмеялся. Я сказал, что это правда, но ему потребовалось время, чтобы поверить.

Мы провели у Карло ночь и на следующее утро полетели в Катанию. Я отцепил буксир на 2500 метрах

и на южных склонах Этны нашел два термика, с которыми поднялся на 3000. Перед посадкой запросил контрольную башню аэропорта, и мне, как рейсовому самолет, дали посадочный коридор. Я приземлился на военно-морском аэродроме Маристаэли на Восточной Сицилии, на полосе третьего вертолетного подразделения. Прием был потрясающим. Во время пресс-конференции, которая спонтанно возникла на морской базе, я официально закрыл проект «Следуя за орлом», который я посвятил памяти Патрика де Гайярдона, великолепного парашютиста и хорошего друга, погибшего несколько лет назад.

В нескольких словах я напомнил и о хищных птицах, которые, истощенные перелетом, не всегда находят дружеский прием. Вместо журналистов и шампанского — их встречают трусы, спрятавшиеся за стволами ружей. Это драма, которую я буду подчеркивать всегда и везде, чтобы защитить равновесие в природе.

Выполнив свои обязательства перед журналистами и спонсорами, я вернулся к Нике, которую не видел с момента расставания. Как всегда, при виде меня она не показала никаких эмоций. Но когда я опять отошел от нее, она сразу стала выглядеть озабоченной. Без слов мы оба были рады быть опять вместе.

Победа Ники

Все лето Ника летала над своей горой у Таормины, где она училась летать и охотиться. Она летала совершенно свободно, и я ей уже для этого был не нужен. Я навещал ее через день, и, увидев меня с дельтапланом, она почти всегда парила рядом со мной.

Когда я ее видел, я всегда должен был помнить о том, что хотя со спортивной точки зрения мой проект закончен, но это еще не все. Своим полетом из

Сахары в Сицилию я хотел достичь того, что мой орел запомнит путь перелета. Теперь мне хотелось видеть результаты эксперимента.

Лето прошло, наступил сентябрь. Однажды, отдыхая на летном поле после длительного полета, я прикрепил к ноге Ники микрочип. Теперь, в течение полутора лет, пока не сядет аккумулятор, я мог получать сигналы о ее местопребывании. Я также одел ей на ногу красное кольцо, чтобы отличить от других орлов.

В первые октябрьские дни, когда воздух стал более свежим, а дни более короткими, появились первые стаи перелетных птиц, тянущихся на юг. Ника стала беспокойной и вела себя необычно. Было ясно, что с ней что-то происходит. Наконец, она улетела. Позже один известный российский исследователь объяснил мне, что с началом осени уменьшение количества дневного света вызывает у этих животных небольшую гормональную перестройку, пробуждающую у них желание отправиться в путь. Это сигнал, которым природа зовет перелетных птиц в путешествие.

Не хочу скрывать, что когда она исчезла, я ощутил удовлетворение. Я очень хорошо знал, что вряд ли еще увижу ее. Некоторое время я, тренируясь в тех местах, где мы летали с ней впервые, чувствовал себя ужасно одиноким и покинутым. Как если бы отняли часть моего собственного существа. Потом, когда я отслеживал с помощью GPS ее перемещения уже в качестве взрослой, я привык к мысли, что она имеет право жить своей собственной жизнью.

С помощью микрочипа я мог, хотя и не полностью, проследить за ее маршрутами. Она стартовала в районе Агригента. Вероятно, там она примкнула к стае канюков или других перелетных птиц, которые показали ей путь к мысу Бон. Путь оттуда она знала и летела точно по тому маршруту, который мы пролетели с ней шесть месяцев назад в обратном направлении. Перезимовала она в Тезауре. Из всех возможных мест она направилась в то, которое прочно запечатлелось в ее памяти.

Я и не надеялся, что мой проект увенчается таким успехом. Это было началом следующего приключения, которое привело меня в центр Сибири, где я со стаей журавлей отправился на второй этап проекта «Метаморфозис». И, тем не менее, было бы здорово, если бы Ника к следующему сезону вернулась к Этне. К сожалению, в течение зимы я не слышал сигналы передатчика; наверно, полностью села батарейка или не работала антенна. Я мог только исходить из того, что она провела зиму в Тезауре, потому что до прекращения связи она целый месяц находилась там. Я примирился с тем, что больше не получу от нее известий.

Весной, когда я уже распрощался со всеми надеждами, произошло то, что привлекло особое внимание орнитологов. Некоторые исследователи, которые прочли научные отчеты о моем опыте с Никой, сообщили мне, что в районе между Летоджанни и Галлодоро в провинции Мессина видели летящего орла.

Орла с красным кольцом на ноге.

Катания - Каир: взгляд в прошлое

Ночь над морем

Вперед, все время вперед. Внизу — темное и бесконечное море, только бледная луна освещала мой путь. Двигатель гудел у меня в ушах, ледяной ветер бил в лицо. Я летел на высотах от 500 до 1000 метров и видел волны внизу. Лететь посреди ночи — завораживающее ощущение, но это было и очень опасно. Это как плыть в темноте и думать о бездне под собой, о неизвестности, которая хочет поглотить.

Я попытался ни о чем не думать, сидя на своем «воздушном мотоцикле». Сотни километров моря вокруг, земля позади — уже вне зоны видимости. Ни-

чего, что могло бы помочь мне увидеть мою цель или сицилийский берег, который я покинул много часов назад. Я был почти на половине пути, но эта мысль не утешала. Я знал только, что могу в любой момент рухнуть и тогда шансов на выживание нет.

Это был 1991 год. С некоторых пор я хотел пересечь Средиземное море в свободном полете. Я хотел попасть в Африку, соединить два континента. Тогда я еще и не начинал думать о полетах с перелетными птицами. Из Катании в Каир — прямой маршрут на мотодельтаплане — такое еще никто не пытался совершить, и это событие должно было стать для меня переходом от соревновательной карьеры к фазе установления рекордов: я хотел лететь на время. На следующих этапах я хотел пересечь Северную Африку до Туниса и оттуда вернуться на Сицилию. И совершить это путешествие хотел исключительно по воздуху, из дома в дом. Тем самым был зарожден и проект «Метаморфозис».

Так как речь шла об истинной мировой премьере, я был обязан основательно подготовиться к этому проекту. За шесть месяцев до полета я начал штудировать карты. Ночами я сдвигал дома всю мебель в сторону, чтобы разложить свои громадные карты. Я разрабатывал план битвы — позже это стало моей привычкой. Я раскладывал карты друг на друга, словно головоломки-пазлы, и конструировал дома свое собственное Средиземное море. В одном углу располагалась Сицилия, в другом, наискось — Африка. Теперь я собирал мой маршрут в соответствии с преобладающими ветрами. Это было далеко не самым сложным. Я еще никогда не летал так далеко, тем более, ночью, когда все видимые ориентиры исчезают в темной глубине неба. Поэтому нужно было находить решение проблем, о которых еще не имел понятия.

Например, вес. Каждый грамм, который я мог где-нибудь сэкономить, означал один лишний грамм бензина в баке мотодельтаплана. Я рассчитал, что для перелета нужно 120 литров бензина. Это приличный

груз. Конечно, эта масса с расходом топлива уменьшалась, но на старте и в начальной фазе полета такой вес мешал. С ним я никогда не оторвался бы от земли. Поэтому я решил облегчить мой дельтаплан. С ножовкой, отверткой и плоскогубцами в руках я взялся за процесс устранения лишнего веса. Я брал каждую деталь, клал ее на весы и оценивал, нужна ли она и насколько. Затем принимал решение и резал, пилил, удалял. Во всем, что мы делаем, всегда присутствует элемент избыточности. Нам всегда трудно решить, что является незаменимым.

В конце концов мне удалось без потери устойчивости аппарата или ухудшения его характеристик сэкономить более двадцати килограммов, которые в нем присутствовали только ради эстетики.

И несмотря на это он все еще был тяжел. Если бы я не уменьшил вес еще, я не мог бы стартовать с необходимым количеством бензина. Но единственное, что я еще мог уменьшить — это был мой собственный вес. Так что для похудения я сел на диету, но так, чтобы ею не ухудшить свою спортивную форму. Так я сбросил семь—восемь килограммов, но остался, несмотря на это, в достаточной для предстоящего мероприятия форме. Теперь опять все пошло на весы: топливо, летательный аппарат, двигатель, спасательное снаряжение и я сам. С большим трудом я нашел нужное равновесие и остался внутри предельных значений. Этот вес, и ни грамма больше, позволил мне подняться в воздух.

В моих расчетах не осталось места для продуктов питания. Чтобы дать организму необходимую пищу, я сам приготовил себе удобный для применения питательный раствор из меда, апельсинового сока и сахара. Кроме этого у меня был «энергетический» шоколад с минеральными добавками. Потребление жидкостей ставило и другую проблему — их выведение. Для этого я изобрел очень практичную систему. Это был катетер, приделанный к презервативу и пропущенный вдоль ноги и имевший выпуск в районе

пятки. В процессе мочеиспускания мне нужно было только следить, чтобы не быть против ветра и выставить ногу в нужном направлении, чтоб не намокнуть. Так я мог делать свои дела при ста километрах в час, рассеяв только облачко тумана за собой.

Дальше нужно было подумать об активных и пассивных системах безопасности. При первой же проблеме с двигателем я сел бы прямо в море. На случай аварии у меня была миниатюрная надувная спасательная лодка. Эта система находится на вооружении у летчиков-истребителей. Если пилот попадает в воду в бессознательном состоянии, лодка надувается автоматически как эйрбэг. Но я никогда не полагался на один единственный шанс спасения. Так я сделал плавучим крыло с заполненными воздухом полостями. Дельтаплан площадью двенадцать квадратных метров посреди моря гораздо лучше виден с вертолета или корабля. Кроме того, на этом аварийном плоту я чувствовал бы себя лучше, чем в ледяном море. Мне нужно было лишь сразу передать сигнал бедствия и ждать. Два дня. На столько мне хватило бы пищи. После этого я мог бы превращать с помощью опреснителя морскую воду в хотя еще и соленый, но пригодный для питья раствор. Сидеть на плоту и ожидать часами, а может быть и днями. И знать, что меня, возможно, и не найдут. Столько технических мер безопасности служили, конечно, утешением, которое сохранялось лишь несколько секунд. А потом опять на первый план выходили опасения.

Но в любом случае с необходимой предусмотрительностью и воодушевлением я готовился к попытке пересечения. Чтобы своевременно отреагировать на возможные проблемы, угрожающие мне, я планировал и альтернативные варианты. Моей главной целью всегда было возвращение домой живым. Я предусмотрел все, что может предусмотреть человек. Проиграл тысячу опасных вариантов. Но никогда не мог себе представить, что мой проект может закончиться исчезновением в темницах ливийской тюрьмы.

Я вдруг подумал о моей жене, Лауре. Как у нее настроение? Она была на шестом месяце, ждала нашего первого ребенка и наблюдала за своим мужем, решившимся на авантюру, которая могла закончиться вечной разлукой. Я отогнал эту мысль, она стала слишком навязчивой.

Стало лучше, я сконцентрировался на полете. Многие свои действия я выполнял автоматически: от впрыскивания масла для двигателя, чтобы скомпенсировать небольшие потери, до контроля над уровнем топлива и давлением и температурой. Звук двигателя был для меня слаженной игрой оркестра, который я слушал, чтобы выловить возможные фальшивые ноты. Я мог мгновенно определить сложности ситуации, в которую попадал. Я привык к этому. И ожидал проблем скорее снаружи, чем изнутри.

Регулярно, каждую пару минут, я разрешал себе несколько секунд легкого сна. Задолго до старта я подготовил себя к борьбе с усталостью, которая должна неизбежно навалиться, поскольку полет должен был длиться ночь, день и еще одну ночь. Я прочел заметки Чарльза Линдберга, который в 1927 году первым без посадки перелетел от Нью-Йорка до Парижа. Это у него я подсмотрел стратегию сна: спать немного, но регулярно. Каждые двадцать минут одна минута. Речь была о том, чтобы на один момент отпускать высочайшую степень концентрации, чтобы почерпнуть опять свежей энергии. Состояние полубодрствования, что-то вроде паузы на несколько секунд, чтобы затем опять взять все под полный контроль. Вероятно, так поступают альбатросы при ночных полетах.

Эксперименты, которые я проводил во время тренировочных полетов, были ужасными. Я даже дома попытался не спать 48 часов и, сидя за столом, засыпать и просыпаться по команде. Хотя мне это тогда и удавалось, но у меня никогда не было ощущения, что я черпаю новую энергию. Теперь, когда мне это потребовалось реально, показалось, что получилось.

Хотя в предыдущие дни я мало спал из-за растущего напряжения и последних приготовлений, я чувствовал себя хорошо, ясно и чутко. Нужно добавить, что в питательный раствор я также добавлял кофеин, чтобы не засыпать. Я ведь не мог и представить себе, что очень скоро буду жалеть о каждой потерянной возможности поспать.

Воздушный штурман

Моими лучшими союзниками были луна и звезды. Если лететь ночью, то нет никаких земных ориентиров, горы, например, или деревни. Несмотря на это нужно оставаться на курсе. Основная трудность состоит в сохранении горизонтального положения в пространстве. У пилотов самолета в распоряжении искусственный горизонт, заменяющий настоящий, чтобы самолет не наклонился и не потерял курс непреднамеренно. К сожалению, из соображений экономии веса и места я должен был от него отказаться, и потому мне нужно было следить за горизонтом, линией, отделяющей небо от земли, визуально.

Я должен был также пользоваться помощью месяца: света его узкого серпа было достаточно, чтобы распознать небольшую разницу в оттенках между чернотой неба и чернотой моря. Для надежности я выбрал благоприятную ночь — 22 октября. Почти полная луна для полета была тем, чем надо. При общей темноте ее холодный свет освещал волны, которые мистраль поднимал так высоко, что возникали пенистые гребешки. Он был второй переменной, которая повлияла на выбор времени. Кроме луны мне нужен был сильный северо-западный ветер, который помог бы сэкономить горючее, добавив к скорости более пятидесяти километров в час. Без этой комбинации света и ветра я никогда не достиг бы африканского берега.

Начиная с лета, я тренировался три месяца, прежде всего чтобы испытать свои реакции при ночном поле-

те. Каждый вечер, после уже традиционного изучения карт, я ехал на летное поле Фьюмефреддо, деревеньки на ионическом побережье. Там занимались моторными полетами на сверхлегких аппаратах, и в одном из ангаров стоял мой дельтаплан. Посреди ночи я стартовал и часами летал над морем, пытаясь не смотреть на огни на берегу позади, а прокладывать курс не придерживаясь видимых ориентиров. Так я часто «залетал» и только к утру возвращался домой... Я проводил бессонные ночи, бродяжничая в темном небе. Мои друзья-пилоты называли меня черным бароном.

Луна хотя и была большим подспорьем, но я никогда без необходимости не отказывался от приборов. Так и теперь важнейшие штурманские инструменты были при мне. Карта в защитном пластиковом пакете была закреплена резинками на бедре. Компас помогал выдерживать курс вместе с часами — для определения времени — и высотомером — для определения высоты полета. И даже если эти приборы и не давали стопроцентной точности, их хватало, чтобы достичь цели. Их хватало морякам, значит их достаточно и для пилотов.

На технику полагаться нельзя. Все, что когда-нибудь может сломаться, сделает это. И можно только надеяться, что не в тот момент самой необходимости. Иногда мой GPS, который я взял взамен указателя горизонта, терял контакт со спутниками. А у него был приличный вес. Это сегодня они весят немного и имеют размеры с мобильный телефон. Тогда они напоминали автомобильный приемник. К началу девяностых годов их гражданское использование было еще в детских штанишках. Они были разработаны для оборонных целей, а потом предоставлены и гражданской общественности для целей навигации. Но не с очень большой точностью показаний. Такие отклонения предусматривались, чтобы их нельзя было, например, использовать для терактов. GPS-приемники военных сегодня имеют точность в несколько сантиметров, а у гражданского населения — несколько метров.

Для моих целей этого было достаточно. Единственной проблемой был их выход из строя. Связь со спутниками была еще несовершенна, так что система примерно раз в полчаса не принимала сигнал и включалась лишь некоторое время спустя. Я хотя и был готов к этим помехам, то есть они не были для меня неожиданностью, но ведь во время выхода из строя мне надо было лететь дальше. И хотя хорошо бы остановиться и подождать появления сигнала, но над морем мест остановки не бывает. Так что я полагался на луну, помогающую не перепутать горизонт, чтобы иметь возможность выдерживать намеченный курс. Правда, луна — ненадежный партнер: в какой-то момент она вдруг решила сыграть со мной в прятки.

Я внезапно оказался перед слоем облаков, которые в лунном свете излучали волшебное свечение. Облака могут образоваться в любой момент. Они приходят и уходят. Трудно предугадать, где они возникнут, чтобы вдруг испортить кому-нибудь игру. Небольшого изменения температуры или влажности достаточно, чтобы оказаться посередине турбулентности и при плохой видимости — как я в тот момент. Фронт кучевых облаков над Средиземным морем. Довольно сильный ветер дул с северо-запада и нес меня к цели. Я шел на 150 километрах в час над усиливающимся волнением на море. Облетать облака — значит удлинить маршрут и увеличить расход бензина. И перелететь этот барьер тоже требовало лишнего расхода. Лететь ниже — я сам себе запретил: расстояние между базой — нижней кромкой облаков и морем — было слишком малым. Не оставалось ничего иного, кроме как лететь кратчайшим путем сквозь облако.

Войдя в него, я потерял контроль над горизонтом, потому что луна была теперь закрыта полностью. Я ощутил повышенную влажность, но, к счастью, недолго — вылетел на другой стороне. Здесь небо было чистым и луна опять показывала мне дорогу. Только что преодоленное затруднение хотя и не сбило меня

с пути, но впечатление произвело. Мне еще раз стало ясно, что все предусмотреть невозможно.

Напряжение росло. Были проблемы, которых я ожидал. Например, отключения GPS. Встречалось и непредвиденное — облака, сквозь которые я только что пролетел. И еще тогда было осознание того, что я не имею права на ошибку. Это была моя постоянная мысль. Не только повреждение двигателя, пропадание давления масла или другие неисправности оборудования, но и совершенно банальные мои ошибки могли привести к аварии, посадке на воду и большой непредсказуемости дальнейшего.

Все мое внимание было направлено на то, чтобы избежать незапланированного. С момента старта мое сознание не могло отдыхать ни на мгновение. В отличие от GPS оно не имело права отключаться. Ни разу, даже в те короткие моменты, когда я пытался пополнить энергию, мое внимание не должно было ослабевать. Чем больше проходило времени, тем сильнее было напряжение. В голове пыталась крутиться запрещенная мысль: если бы я хотел вернуться, что бы могло произойти? Я много раз спрашивал себя: прошел ли я уже точку, после которой вернуться уже нельзя?

Эта точка имеет пространственные и временные границы. Я знал, что при возвращении будет встречный ветер, против которого можно и не пробиться. Не хватило бы и топлива, чтобы вернуться на старт. При таком раскладе мне предстояла бы неминуемая посадка в открытом море. Так что и на случай аварии все равно было лучше придерживаться запланированного маршрута, на котором меня могли бы найти предполагаемые спасатели. Мне было ясно, что лететь дальше безопаснее, чем возвращаться. Но в общем случае, до прихода в точку, после которой уже вернуться невозможно, сознание возможности запасного варианта придает сил. После прохождения этой точки оставаться спокойным и смотреть вперед оказывается сложнее.

Искушение сдаться дается не так легко. Как можно с ним бороться? Решимостью атлета, который отваживается на опасное приключение, видит цель задолго до старта. Это и есть мотивация, которая влечет нас вперед: финишная линия. Все дальше, вперед, как воин, даже если ему кажется, что всё вокруг против него. Что касается меня, могу сказать: именно в те моменты, когда становится тяжело, когда от меня требуется более чем когда-либо принять в последний момент правильное решение, я получаю в распоряжение максимальный резерв энергии.

Одним из таких моментов экстремальной трудности был неожиданный выход из строя налобного фонарика, который мне нужен был для считывания показаний приборов. Наступила полнейшая темнота, если не считать слабых отражений лунного света от водной поверхности. Естественно, фонарик вырубился в тот момент, когда и GPS не принимал сигналы, а мне нужно было хотя бы контролировать компас и высотомер. До того я много раз проверял фонарь, но мне и присниться не могло, что может перегореть лампочка. Запасной, разумеется, при себе не было, не говоря уже о том, что в таких условиях я и не смог бы ее заменить.

Так мне пришлось управлять в полной темноте. Приборы стали непригодными, а слабо читаемой только за счет лунного света линии горизонта было недостаточно, чтобы сохранять курс. Но даже по прошествии веков технического прогресса иногда случается так, что приходится возвращаться к истокам. В моем случае — к тому, чем пользовались древние мореплаватели: определяли путь по звездам.

В своих ночных тренировочных полетах я уже заметил, что в случае отказа GPS или компаса или вообще при возникновении проблем навигации должен быть какой-то выход. Я провел много часов с рыбаками в порту Катании, чтобы понять, как они и их предки ориентировались ночью. Они рассказали, что если отключается морская навигационная система

LORAN (Long Rang Navigation), они опять возвращаются к старейшей карте мира — звездному небу. Речь идет об абсолютно эмпирической технике, всегда успешно применяемой моряками. Пилоты, наоборот, могут применять эту технику лишь с большими ограничениями: слишком велика скорость и ограничена видимость из кабины. В тот момент я был никем иным как матросом неба. И в принципе моя скорость была скорее сопоставима со скоростью корабля, чем со скоростью самолета.

Как известно, за счет вращения Земли нам кажется, что солнечная система вращается вокруг одной точки — Полярной звезды, которую мы видим неподвижной. Потому она, находясь там всегда, указывает нам и всем путешественникам всех времен направление на север, в то время как все остальные звезды вращаются, как и сама земля. После старта и до отключения GPS я внимательно рассмотрел положение звезд и нашел хорошо видимую опорную точку. Она светила ярко, как маяк, и я запомнил ее положение на небе.

Такая предусмотрительность казалась полезной, теперь она мне пригодилась. Мне нужно было постараться соблюдать угол относительно звезды и приблизительно учитывать отклонение, обусловленное вращением Земли. Это удалось. Пока не было связи со спутниками, я мог лететь дальше, потом связь восстанавливалась, и я мог по GPS уточнить свое положение и скорректировать курс. Так при следующей потере связи у меня была, по крайней мере, одна точно определенная точка, и я мог вести мой долгий ночной полет лишь с небольшими штурманскими погрешностями. Благодаря древней технике навигации я смог продолжать полет в критической ситуации, когда, не заметив этого, можно было летать по кругу. Меня ждал Каир и он был впереди.

И вновь у меня возникло чувство вины перед Лаурой. Хотела она того или нет — она была вовлечена в подготовку этого мероприятия, что было очень да-

леко от забот женщины, ожидающей ребенка. Но она отнеслась с уважением к моему решению и не противилась «синдрому Одиссея», который влек меня к новым приключениями и открытиям. И она тоже стояла перед неизвестностью, перед опасностью, но, в отличие от меня, не имела выбора. Она не искала способов пережить моменты страха, которые для нее, вдали, должны были быть еще хуже, чем для меня. И, тем не менее, она меня ободряла, не снимая ответственности как мужа и будущего отца. Воистину необыкновенная женщина.

Но я не мог позволить себе роскошь витать в мыслях. Мне нужно было бороться с призраком, который поднимался передо мной в темноте ночи. Мне нужно было, как в фотоальбоме, когда наталкиваешься на картинку, вызывающую болезненные воспоминания, перелистнуть страницу. Я листал дальше в поисках фотографии, которая дала бы мне мужества лететь дальше. Но перед глазами всегда стоял ее взгляд. Последний взгляд, который она послала мне перед расставанием.

В полночь она провожала меня на летное поле, на котором мы бывали множество раз на тренировках. Было темно, хоть глаз выколи. Большие ворота ангара заскрипели, когда я потянул их на себя. Я вспомнил о Линдберге, о Луи Блерио, вошедшем в историю перелетом через Ла-Манш, о великих пилотах прошлого. О чем думали они, когда открывали свои ангары, прежде чем отправиться в свои приключения? Это страстно ожидаемый и внушающий страх момент, когда пилот уже решился и знает, что будет взлетать.

Я увидел себя еще раз молча проверяющим летательный аппарат. Так было всегда перед соревнованием или перед ответственным полетом: я сосредотачивался настолько, что постепенно отступали все интересы. Все, чтр происходило вокруг, блекло, я воспринимал только главное, то, что вело меня к цели. Я полностью отключался от внешнего мира. Лаура уже знала этот отсутствующий взгляд и сразу все поняла.

Я ничего ей не сказал. Этот вечер для нее, как и для многих других, должен был стать обычным, как если бы я проводил свои привычные испытания. Я хотел сэкономить ей хотя бы мучительное ожидание.

Все было готово. В конце долгой технической и физической подготовки оставалось место только для одной единственной мысли: вперед, не оглядываясь. Это было решено, как только я вставил ключ в замок зажигания. Я задержался только для снимка на память с двумя официальными лицами, которые присутствовали при старте. Адвокат Стефано Дрейфа, член Аэроклуба Катании, присутствовал в качестве комиссара, чтобы подтвердить рекорд согласно правилам ФАИ. Его задачей было подтвердить, что я стартовал. Другой комиссар должен был подтвердить посадку после беспосадочного перелета через море. Тогда еще не было электронных приборов, которые могли записывать маршруты, поэтому регистрация проходила так. Кроме него был еще один мой друг и пилот, капитан Джузеппе Марино, летчик-инструктор и штурман военного аэродрома Сигонелла и гражданского аэродрома Фонтанаросса в Катании. Мы втроем присели перед объективом аппарата, который поставили на крыло дельтаплана. Затем обычные процедуры согласования. Все должно было проходить в соответствии с регламентами, как при всех моих полетах. После захода солнца и до восхода визуальные полеты летательных аппаратов с мотором запрещены законом, но я согласовал план полета с аэродромом Катании и получил разрешение. Я хотел избежать неожиданностей.

И вот я уже на взлетной полосе, Лаура — сзади в машине с работающим двигателем и включенными фарами. Такой способ взлета мы тренировали несколько месяцев. Я поднял правую руку с вытянутым большим пальцем и дал сигнал ко взлету. Давай! Полный газ! Северо-западный ветер мощно подхватил меня. Лаура следовала за мной, чтобы освещать взлетную полосу, быстро бегущую под меня. С полными баками мой

дельтаплан казался приклеенным к земле. Последние сто метров на максимальной скорости. Теперь останавливаться было поздно. Нельзя было терять контроль, чтобы не допустить ошибку. Аппарат начинал ощущать легкость, но колеса все еще иногда касались земли. И, наконец, на последних пятидесяти метрах, я взлетел. Холодный пот быстро высох под ветром. Мои мысли упорядочились, передо мной лежали 1800 километров маршрута по воздуху до цели. Цель — Каир. Ничто другое не считалось.

Я дал ускорение. Я не мог больше думать о Лауре, моей спутнице в жизненных приключениях. Еще долго у меня перед глазами стояла картина, как она освещает мне фарами взлетную полосу. Мы толком и не попрощались. На это не хватило времени. Для нее это было слишком большой неожиданностью. И так было лучше для нас обоих.

Баста! Мне нужно было окончательно направить все внимание на реальность и на мою цель: я хотел стать первым человеком, которые пересек Средиземное море на мотодельтаплане. Так что вперед, дальше, без размышлений.

Африка

Утро. Почти рассвело. Мы часто воспринимаем восход солнца как некую данность. Но после ночи, полной проблем, промерзший и затерянный над бесконечным морем, я мог оценить этот подарок природы. С первыми солнечными лучами нового дня, изменившими цвет неба и воды, я опять нашел мой горизонт.

Я летел прямо на восток, как пилигрим в Мекку. Было пройдено больше тысячи километров, может даже 1300. Красный огненный шар, поднимающийся из моря, утешал, мне ведь нужен был не только свет, но и тепло: моей одежды оказалось недостаточно, чтобы защитить меня от холода и влаги. Полный

новой энергии, я летел вперед. Предстоял еще целый день полета, прежде чем я смогу увидеть, наконец, землю. Но это не имело никакого значения, у меня ведь было солнце, в его компании было хорошо.

В эти ранние утренние часы я вошел в воздушное пространство Ливии. Сначала я покинул итальянское, потом международное и теперь летел к египетскому. Как самолет, я запросил службу воздушного контроля страны, над которой находился, чтобы получить разрешение на пролет. Такова была обычная практика.

Перед вылетом мы вместе с доктором Уитлоу, уполномоченным Международного объединения воздушных перевозок, планировали полет и разослали запросы о согласовании полета в страны, через воздушное пространство которых я собирался пролететь. Мальта, Тунис, Греция, Крит, Египет — все они дали согласие. Кроме Ливана, оттуда я просто не получил никакого ответа. «Можешь лететь спокойно, — сказали мне, — «если не ответили — значит, они согласны, иначе бы прислали сообщение о запрещении». Так что я не беспокоился.

Естественно, небо Ливана я не мог обойти, это означало крюк в 200 километров, на которые мне просто не хватало бензина. Так что я решил экономить топливо и лететь прямо. Кроме того, при мне были все необходимые документы: не только паспорт, но и согласования разных стран, давших разрешение на перелет. Так что я не ожидал никаких проблем.

Я настроил передатчик на частоту службы воздушных перевозок Триполи, эта частота была записана у меня на карте вместе с частотами служб контроля других воздушных пространств. В Ливии не было гражданского воздушного флота, поэтому связь была с военными. Я попросил разрешения на перелет и объяснил цель моего путешествия. Назвал свой позывной «Индия 1517», бортовой номер и координаты, в общем, сделал все, что положено. Я объяснил, откуда прибыл и куда хочу лететь. Но как только я назвал аэродром взлета, начались проблемы.

— Лечу из Катании в Каир, — сказал я.

При слове «Катания» на той стороне наступила тишина. Вероятно, на карте у военных Катания была связана со словом Сигонелла. Сигонелла — это опорный пункт НАТО, опорный пункт НАТО — значит враги, война, шпионаж.

Тревога!

Отношения между Каддафи и Западом никогда еще не были настолько плохими. В 1986 году американцы разбомбили его резиденцию рядом с Триполи, не попав в него чудом. Тогда его обвиняли в том, что он отдал приказ о покушении в Локкерби[1]. Если это все сопоставить, то эту боевую тревогу можно было понять. Я мог себе представить, что думали солдаты: я, сообщивший, что лечу на мотодельтаплане из Катании через Средиземное море, и теперь без разрешения проникший в их воздушное пространство, должен быть шпионом или диверсантом. Как я мог им теперь объяснить, что я им не был?

Через пять минут они передали ответ. Если бы они сказали: «Мы не даем тебе разрешения лететь через наше воздушное пространство. Исчезни!» Нет, они приказали мне тут же садиться в то место, координаты которого указали. «Ты будешь завернут», — добавили они. Я не верил своим ушам. Почему они хотели меня посадить?

Ситуация накалялась. Аэродром, который они указали, находился совершенно в стороне от моего маршрута. Если я последую приказу, то нужно будет, как минимум, отказаться от рекорда, потому что это уже не был бы прямой перелет. Кроме того, возможность попасть в руки ливийцам именно при существующем международном положении совершенно не привлекала. Я передал, что отклоняю дружеское приглашение. Я повторил, что в Каире

[1] Взрыв пассажирского самолета в 1988 году над шотландским городом Локкерби. *Прим.перев.*

меня ждет мировой рекорд. При этом подчеркнул еще раз, что только они не ответили на мой запрос о разрешении на перелет, поданный в соответствии с установленным порядком. Но это еще меньше убедило противоположную сторону. Через некоторое время они опять вышли на связь, чтобы передать приказ о посадке. В воздушном праве приказ о посадке означает, что садиться нужно немедленно там, где приказано, иначе вас расценивают как врага, нарушившего чужие границы. «Либо ты сядешь тут, — было сказано мне, — либо мы тебя собьем».

Меня прошибло холодным потом. Они не шутили. После ночного полета в холоде и темноте я не имел ни малейшего желания отказаться от всего, но и не хотел быть сбитым. Я отчаянно искал выход. Если я хоть раз отклонился бы, то не знал бы, чем все еще кончится. Конечно, показать паспорт — это вовсе не означало, что я смог бы следовать своим путем. Результатом было бы, что я просто растранжирю драгоценное время, а с ним и надежды на рекорд. И я решил лететь дальше, не обращая внимания на запугивание.

Я переключился на аварийную частоту 121500 мегагерц, на которой по международному соглашению работают все летательные аппараты и аэропорты, и подал международный аварийный сигнал «Mayday», чтобы сообщить о случившемся со мной. Я надеялся, что принявший сигнал передаст его в аэропорт Катании, где капитан Марино уже давно ждал от меня информацию. Сообщение было принято американским самолетом, который летел из Каира в Лондон и скоро должен был пролетать через Италию. Я передал пилотам мои координаты и сообщил о попытках запугивания ливийцев, которые хотели меня вынудить приземлиться на своей территории. Я не знал, было ли принято это мое сообщение.

Но мой «Mayday» слышали и ливийцы, которые тоже были настроены на эту частоту. Все на том же труднопонимаемом английском мне пере-

дали: «Мы слышали твою информацию и повторяем, ты не имеешь права покинуть наше воздушное пространство. Садись немедленно, иначе мы тебя собьем». Их тон показался мне теперь более решительным и у меня не было сомнений, что они действительно готовы на все.

Хотя я и был напуган, я верил, что американский самолет свяжет меня с Европой. Что бы ни произошло — я знал, что кто-нибудь будет об этом проинформирован. Поэтому я сохранял курс и через некоторое время покинул пространство Ливии, которое составляло лишь незначительную часть моего маршрута. После того, как радиосвязь с Ливией прервалась, я вышел на частоту Каира. Наконец-то я мог опять вздохнуть свободно, я опять легко отделался.

Полет проходил почти монотонно, подо мной все время было море, но я ведь тут был, в конце концов, не для любования им сверху, а для того, чтобы установить рекорд. Итак, дальше курс 100 градусов на восток, направление — Каир.

Через несколько часов полета мне показалось, что я вижу африканское побережье. По моим расчетам с помощью GPS и хронометра из моей точки, удаленной примерно на 200 километров от Александрии, это было просто невозможно из-за кривизны Земли. Я так долго искал на горизонте признаки приближения берега и теперь их увидел. Правда, перевернутыми вверх ногами.

Я еще раз всмотрелся пристальнее и подумал, что плохо проведенная ночь и волнения по поводу ливийцев сыграли со мной злую шутку. Я видел море, над ним полоску земли и опять море. Три слоя, а приборы показывали, что еще слишком рано. Обман зрения? Я так долго мечтал о такой картине, что мозг спроецировал ее мне перед глазами?

Могло также случиться, что я отклонился от маршрута. Но, несмотря на это, я решил лететь дальше. Через полчаса картина неожиданно исчезла. Я всмат-

ривался и всматривался, но ее не было. Значит, я действительно был измотан. Сначала я видел то, чего не могло быть, потом это исчезло. Я был сбит с толку и начал делать упражнения для памяти, решать арифметические примеры, чтобы проверить могу ли я еще размышлять трезво. Закончив — решил, что все-таки у меня все в порядке. Голова еще работала. И было лучше не задавать себе вопросы, а думать о большом участке пути, который еще был впереди. Позже у меня будет еще достаточно времени, чтобы объяснить случившееся.

Когда я уже вернулся домой, мне стало ясно, это был оптический обман, фата моргана, мираж, явление, исследованное учеными. За счет термической инверсии слоев воздуха, соприкасающихся с водой, лучи света отражаются необычным способом наверх, так что картина получается увеличенной, как в увеличительном стекле, и перевернутой, как в зеркале. То есть вполне реальный феномен, такой, как радуга. И никаких галлюцинаций. Но тогда мне показалось, что я брежу.

После обеда это все стало уже неважно. Я забыл и свой бред, и ночной холод, и GPS, и угрозы ливийцев, потому что увидел наконец землю, настоящую землю. Это было египетское побережье, другой континент.

Это была Африка.

Я полетел прямо к ней. Казалось, что даже усталость куда-то исчезла, уступив место ощущению счастья быть уже у цели. Пока я летел над землей через Египет, уже начало опять смеркаться, в населенных пунктах зажглись первые фонари. Когда снова стало совсем темно, это на меня уже не произвело впечатления. Через 18,5 часов полета я был у цели. В качестве места прибытия я выбрал международный аэропорт Каира, но в темноте не хотел рисковать садиться в районе, где, как я заметил год назад во время Ралли фараонов, была целая сеть высоковольтных ЛЭП. Но, в пятьдесяти километрах от Каира нахо-

дится маленький военный аэродром, который я отметил на карте как возможную альтернативу. Туда я и полетел.

Около аэродрома не было никаких деревень. Только египетская пустыня. Но египетские солдаты там были, чтобы встретить меня. Когда я установил радиосвязь, мне показалось, что они меня чуть ли не узнали. А как только я коснулся ногами земли, меня схватили. Мне не дали ни секунды насладиться тем, что у меня, наконец, твердая почва под ногами. Я протестовал на английском, итальянском, пытался объяснить, что тут какая-то ошибка. Никакой реакции. Меня заперли в тюрьме при аэродроме. Дельтаплан закрыли в ангаре. А я-то незадолго до того представлял себе, что сначала смогу поесть, попить и отдохнуть — насладится успехом мероприятия.

Я попытался сохранить спокойствие и поразмышлять. Что за неприятность, в которую я попал? Самым вероятным было предположение, что ливийцы сообщили египтянам, что я, возможно, террорист, пересекший их территорию, и дали указание меня задержать. Солидарность арабских стран велика. Хотя я получил от них разрешение на пересечение территории, в сомнительном случае египтяне предпочли меня арестовать, а уж потом разбираться. Вероятно, они меня отпустят, как только недоразумение разъяснится. Это, естественно, займет время, потому что нет связи. То есть мне нужно проявить терпение и все разъяснится.

За год до того у меня был аналогичный случай и все закончилось хорошо. Во время Ралли фараонов я имел дело с военными и полицией после аварийной посадки в крепости Азиут, посреди египетской пустыни, более чем в 300 километрах южнее Каира на западном берегу Нила. Из-за неполадок в двигателе я был вынужден с.есть на главной площади перед мечетью, на четырехугольнике из утоптанной глины. Вокруг не было ни души. Солнце стояло в зените, гробовая послеобеденная тишина. Спустя короткое

время из ничего возникла целая орда детей, которые хватались за двигатель, приборы, словом — за все, за что можно было схватиться или снять. Смеясь, по-дружески, но не отлипая, как саранча. Тем временем появились и взрослые, так что пустынная площадь как по мановению палочки заполнилась гвалтом. Я пытался спрятать самые важные предметы в сумке от «любопытства» детей, когда появились солдаты и отвели меня в тюрьму. К счастью, с их помощью я хотя бы отвел во двор казармы дельтаплан. Там он был в безопасности, иначе я не нашел бы потом ни одного винтика. Всю ночь мне пришлось провести в камере, и я впервые узнал, что такое тюрьма, пока солдаты не проверили, что я действительно участник Ралли — национального события Египта, которое поддерживает само правительство. Меня содержали под строгой охраной, но, как минимум, давали воду и питье. А на следующий день — выпустили.

Вначале меня испугал агрессивный тон, с которым они обращались со мной на следующий день, но потом заметил, что это просто принятая в этой стране манера. Я мог также увидеть, что и манеры обиходного обращения у них не очень нежные. Обхождение, с которым сталкиваешься, если попадешь на заметку даже с маленьким нарушением, конечно же, не такое, к которому мы привыкли в Европе. Вас будут считать террористом или шпионом и основательно зажмут в тиски. Но это, вероятно, везде так, нигде солдаты не ведут себя слишком дружественно. Могу себе представить реакцию итальянских защитников порядка, если бы в то время перед Миланским собором приземлился на своем дельтаплане ливиец.

Итак, год спустя я, усталый, голодный и подавленный, сидел за решеткой и пытался настроить себя оптимистично. К сожалению, напрасно. Ночью я заметил, что на этот раз все идет не так просто. Они схватили меня, завязали глаза и повезли в машине, вероятно, на джипе. Ничего не видя, я очень нервни-

чал. Мне казалось, что такое перемещение не соответствовало нормальной процедуре. Я пытался объяснить, что это ошибка, но мне никто не отвечал. Я больше ничего не понимал. Ситуация выскользнула у меня из рук.

Во время этой поездки, в процессе которой меня так трясло, что на каждом ухабе я бился головой о крышу, солдаты говорили громко и мне казалось, что каждый направлял эти непонятные слова в мой адрес. Куда они меня везли? Мои просьбы снять с глаз повязку были бесполезными и я нервничал все сильнее. Мне было, однако, ясно, что они поступали так только потому, что не понимали мой английский. Через некоторое время сидящие рядом охранники заснули и предоставили меня моим мыслям, становящимся все более мрачными. Мы ехали молча через ночь пять или шесть часов. Не имея возможности понять, что со мной произошло, я не мог расслабиться ни на секунду. Я прислушивался, чтобы уловить хоть какие-нибудь намеки на то, куда меня везут.

Наконец мы остановились. Кто-то вылез. Я пытался интерпретировать каждый шум, каждое слово моих сопровождающих. Я слышал, что рядом много людей, может быть, маленькая деревня. В арабских странах люди встают очень рано, пока дневное пекло не загонит их обратно в дома. По времени, которое прошло, и скорости джипа я высчитал, что мы проехали около 300 километров. Мы могли оказаться везде, но мне в нос ударил запах моря, который нельзя ни с чем перепутать. Мы находились на берегу Средиземного моря, на восток или на запад от Нила — я сказать не мог. Но это точно было на море.

Они заставили меня вылезти и сняли повязку. Измотанный и оглушенный, я оторопело увидел, что меня кто-то ожидает. Другая униформа, другое полицейское подразделение. Или другая армия? Может быть, мы на государственной границе? Со всеми предосторожностями меня передали другому подразделению. Прыжок в темноту...

Арестованный в Ливии

Квадрат три на три метра. В двери прорезь для вентиляции. Неоновая лампа в потоке горит постоянно, выключателя нет. Окна нет, дневной свет в мою камеру не проникает. Стены когда-то были один раз побелены. В качестве туалета жестяное ведро, ничего для того, чтобы подтереться, и потому стены уже не белые.

Между тем я понял, где нахожусь. Опять с завязанными глазами меня отвели в полутемное помещение в зловещем здании с решетками и бронированными дверями. Ремень, часы и все содержимое карманов я должен был сдать. Мой паспорт переходил из одних рук в другие. На деревянных лавках лежали люди и спали, другие в углу играли в карты и громко разговаривали. Противно пахло. На стене я увидел портрет Кадаффи. То есть я был в Ливии. Египтяне передали меня ливийским властям. Никаких заблуждений, никакой ошибки. Теперь мне было ясно, что проблема не решается за несколько часов. Мне еще никто ничего не рассказал о моей ситуации. Все говорили исключительно на арабском.

— Итальяно? Ты итальяно? - итальянец ли я, спросил меня один из охранников, грубо, но хотя бы на моем языке.

-Да.

— Тебе конец.

— Но почему?

— Потому что они думают, что ты шпион.

Мои ноги начали дрожать. Самые плохие опасения стали явью. Я был в опасном тупике. Как мне теперь доказать, что у меня не было злых намерений? Я опасался, что тому, о чем я говорил все время, не поверит никто. Меня тайно перевезли сюда. Теперь у меня не было никаких прав. Я потерял свою личность как чемпион мира, как муж и глава семьи, как гражданин и человек. Вдруг я стал «номером» и, возможно, потерял не только это.

Камера египетского аэродрома была всего лишь камерой для временного содержания. Ливийская же находилась в настоящей тюрьме. Шли часы, а свет оставался включенным. Я бы с радостью его выключил, чтобы немного отдохнуть, так как не спал уже три дня. Да и все еще физически ощущал напряжение полета. Но не было выключателя. При постоянном свете мне было тяжело зарядиться новой энергией. Собственно, выключатель был. Я его обнаружил около двери, но он был не настоящий, его кто-то выцарапал ногтями на штукатурке. Кто-то, через неизвестно сколько часов, дней или недель светового террора нарисовал выключатель, чтобы, наконец, заснуть. И каждый вечер — или, по крайней мере, когда думал, что вечер — шел выключить свет. С ума сойти! В такой ситуации можно очень быстро потерять рассудок.

Мне было ясно их намерение: я должен был потерять чувство времени. Вероятно, через некоторое время должны сдавать нервы, и если есть в чем признаваться, то признание будет. Но если признаваться не в чем?

Я хотел есть. Кроме моего питательного раствора и того, что мне дали попить при прибытии, с момента старта в течение двух дней я ничего не ел. Я был ужасно голоден и набрался, наконец, мужества постучать в дверь, чтоб привлечь к себе внимание. Никакого ответа. Вечером, как мне казалось, через щель под дверью мне просунули жестяную тарелку с едой и ложку. Я набросился на нее и обнаружил куриную ножку с ужасным запахом — она была просто несъедобной. И хотя в животе бурчало, есть что-либо я отказался. Я хотел чего-нибудь основательного. Позже тарелку забрали, но я не получил ничего взамен.

Я ждал.

На следующий день вернулась та же тарелка с той же едой. Я узнал ее по мухе, которую не убрал. Она воняла еще хуже, чем накануне. При такой жаре все должно портиться, тем более в тюрьме без холодиль-

ника. Я опять отказался от этой жратвы. Они должны были принести кусок сухого хлеба, чего угодно, но съедобного.

В следующий раз то же самое меню: тарелка, куриная ножка, муха, только все еще более вонючее. Теперь я решил поесть. Я ел то, что еще совсем недавно выворачивало мой желудок. И не только съел все, но даже и вылизал тарелку. Хоть это и было отвратительно, но в тот момент я съел все, что хотя бы приблизительно можно было переварить, и мне от этого не стало плохо. Очевидно, наши способности неисчерпаемы.

К камере иногда кто-то подходил, чтобы ее проверить, принести воды или сменить ведро, хотя и не каждый день. Я все время сидел на корточках в углу. Не потому, что не было нар: было что-то вроде матраса без простыней. Когда я увидел его в первый раз, у меня мурашки побежали по коже. Он был пропитан кровью моих предшественников. Вероятно, кто-то из них на нем и отдал концы. Поэтому я предпочитал угол.

Через несколько дней — так мне казалось, потому что я уже потерял чувство времени — вдруг вошел человек. Дверь за ним сразу же опять закрылась. Высокий, стройный и черный, он выглядел скорее как африканец, а не как араб. На нем была белая туника. Он молчал и сел в противоположном углу в ту же позу на корточках, что и я.

Я сидел, обхватив голову руками, и с отчаянием, словно помешанный, думал только о безвыходности моего положения. Но на всякий случай следил за ним. Я боялся, что незнакомец хочет на меня, обессиленного, наброситься. Как маленькая кошка перед большим зверем я ощетинил шерсть. Внезапно я вскочил и ударил несколько раз стенку за собой, после чего обернулся с мрачным и угрожающим выражением. В действительности я не мог оценить, как я мог бы отреагировать на нападающего. Но, вероятно, моя пантомима оказала свое действие.

Некоторое время мой новый товарищ по камере молчал. Потом вдруг начал говорить. Он спрашивал меня, кто я такой и почему меня арестовали. Я смотрел на него, не отвечая. Я сразу подумал, что его подослали шпионить за мной. Он должен выдать себя за арестованного, чтобы выудить у меня сведения, которые я никогда бы не сообщил солдатам.

Увидев, что я не очень разговорчив, он начал рассказывать о себе. Он врач, и попал в тюрьму, потому что относится к политической оппозиции страны. В принципе, может он говорил правду. А может, сведениями обо мне хотел заслужить чью-то благосклонность. Мне не было ясно, он рассказывает это все, чтоб выговориться или чтобы заслужить мое доверие. В конце концов я рассказал ему то, что случилось со мной на самом деле, не больше и не меньше. Я не выдумывал никаких финтов и не пытался выяснить, кто он был на самом деле. Мы разговаривали примерно час, при этом я следил за тем, чтобы держать при себе свое мнение о мерзавцах, которые пытали меня этой тюрьмой по недосмотру, из-за неспособности или из-за ненормальности. Потом он постучал в дверь и исчез, как и появился.

С этого момента начались допросы. В моей камере появился ротвейлер в человеческом обличье и отвел меня в другую комнату, в которой сидел человек за деревянным столом. Я сел напротив, мне дали бумагу и карандаш, поскольку на вопросы я должен был отвечать также и письменно. Это длилось полчаса. В принципе, недолго, но это были полчаса психологического нагнетания. Я боялся ответить неправильно и дрожал при мысли, что где-нибудь будут противоречия — а они этого только и ждали. Они искали начальной точки, чтобы доказать, что я не тот, за кого себя выдаю, чтобы оправдать противозаконную выдачу и похищение.

Риск сделать ошибку возрастал с каждым допросом. Допросы проводились по утрам и после обеда — так мне казалось, потому что о реальном времени у

меня не было ни малейшего понятия. Мой режим дня отмечался только тремя событиями: утренним допросом, отвратительной едой и послеобеденным допросом. Однажды, когда я уже повторил мою историю бесконечное число раз, я действительно начал сомневаться, а сумею ли всегда придерживаться одной и той же версии. И так как не хотел быть избитым, составил себе что-то вроде вопросника для ответов на вопросы, которые оставались одними и теми же: как тебя зовут, кто твой отец, кто он по профессии, чем занимаешься ты, как оказался тут. Все одно и то же.

Каждый допрос заканчивался одинаково: «Если у тебя есть, что сказать, лучше говори сейчас». — Они давили на меня: «Твои близкие считают тебя погибшим, отсюда все равно тебя никто не вытащит». Очевидно, такова была их абсурдная стратегия, но тянувшись долго, она, мягко говоря, становилась невыносимой. Они утверждали, что признанием я мог бы ускорить свое освобождение. Я повторял, что мне больше сказать нечего. Но одно мне было ясно: если они умолчали о моем аресте, то теперь они были в безвыходном положении. С их точки зрения лучшим было бы, чтобы я исчез. Эта мысль преследовала меня и каждый раз, когда я возвращался в камеру, я ожидал худшего.

При мыслях о жене, о родителях, о том, что они пережили, думая, что я погиб, у меня в душе была невыносимая боль. Все вновь у меня перед глазами вставал взгляд Лауры, когда я стартовал: он был немного потерянным. Мы лишь коротко поцеловались на прощанье, а потом она одна поехала домой с нашим ребенком в животе. Это было печальное прощание, скорее расставание.

Как и во время полета, но теперь по иным причинам, я не должен был ухудшать свое состояние мыслями о семье. Вот уже несколько дней я не мог хорошо спать. В постоянном напряжении, в страхе, что кто-то войдет, чтоб вести меня на допрос, я не на-

ходил покоя. Становилось все более ясно, что ничего не изменится, не было видно никакого прогресса. Я впал в состояние мрачного отчаяния. Не только потому, что не имел никакой возможности сообщить родным, что я еще жив. У меня не было никакой надежды на то, что кто-нибудь придет мне на помощь. Так как они считали меня погибшим, то меня и не разыскивали. Никто не стал бы меня отсюда когда-нибудь вытаскивать.

Послание в бутылке

Койка в больнице. Я лежу на спине, на вытяжке. Шейные позвонки сломаны, спина полностью сожжена. Каждое утро входит хирург, поднимает меня с помощью полиспастной системы и отдирает своими инструментами от моей кожи пластиковые простыни, которые за ночь приклеились наглухо.

Я открыл глаза. Обычная камера, грязные стены, вонь. Ночь? День? Я не имел ни малейшего понятия. Наверно, я задремал на минуту. С усилием встал на ноги. Я был потрясен. Я уже давно не вспоминал об этом эпизоде из моего прошлого, выплывшем из подсознания теперь, в аналогичном тяжелом положении.

Это случилось в 1987 году в Альпах, в Беллуно, на Чемпионате Италии по свободным полетам. Я был участником итальянской национальной команды. На приземлении уже почти у финиша из-за большой скорости я на секунду отвлекся и просмотрел высоковольтные провода, в середину которых и влетел. Электрическая дуга превратила в огонь меня и мое снаряжение. Удар током 20000 вольт. С сожженной спиной я висел на проводе, который уже обуглился и потом оборвался. Я грохнулся спиной о бетонный фундамент опоры' ЛЭП. Результат: три сломанных шейных позвонка, один из которых опасно передавил спинной мозг, три недели в коме, шесть месяцев

паралича, хотя и частичного. Я был спасен только благодаря товарищам по команде. Гаэтано Джиоппо, близнецы Бриколи и другие ребята вытащили меня из путаницы проводов.

Скорее мертвый, чем живой, я попал в больницу Падуи, где вышел из комы с двумя различными недугами. Один — физическая боль от ожогов. Никогда раньше я не переживал таких жалящих болей. Но психологический груз весил не меньше. Я был рекордсменом в спорте и вдруг оказался не в состоянии пошевелить пальцами. Хорошо, я выжил, но во что превратится теперь моя жизнь? Полтора месяца в больнице, где за мной ухаживала моя тогдашняя подруга Элиза. Потом меня отпустили домой с рекомендацией врача больше ничем не заниматься. Мне все было запрещено. Осколки кости находились в такой опасной близости от спинного мозга, что достаточно было споткнуться, и я остался бы парализованным, как мой друг Амброджио Фогар. Малейшего давления на осколок было достаточно. Всё, аут, конец. Только голова продолжала бы работать.

И, тем не менее, мне никогда не приходила в голову мысль отказаться от моей профессии и — прежде всего — от моего увлечения. Я хотел только одного: снова летать. Моим лекарством было твердое намерение этого добиться. Я стал опять приводить организм в порядок. Упоры лежа, качание пресса, к концу занятий я был мокрый от пота. Все пытались отговорить меня от этого, но я их не слушал. Я никогда не согласился бы жить в летаргии.

Так я жил в другом мире. Я не боялся риска, кроме такого, что я мог перестать быть самим собой. Страх дал мне силы освободиться от этого невыносимого состояния. И осколок не вызывал никаких сложностей. Поскольку я не мог больше стартовать на дельтаплане с ног, я перешел на полеты с мотором. Важной для меня была возможность подняться в воздух. Выйти из психологической трагедии, в которую я сорвался. Три года спустя, в 1990-м, я выиг-

рал свой первый Чемпионат мира на мотодельтапланах. Я продолжил соревнования, а позже, когда физически был готов бежать и стартовать с ног, вернулся к свободному полету, моему первоначальному увлечению.

Эта авария заставила меня еще раз все пересмотреть. Она также научила меня держаться в самые тяжелые моменты жизни. И теперь я искал изменения, дальнейшего развития, перелома. Я опять находился в такой же яме, которая теперь угрожала еще худшим выходом.

Шли часы и ничего не происходило. На меня не оказывали физического воздействия, я был всегда в одиночестве, что, без сомнения, защищало от жестокого обращения. С этой точки зрения у меня было привилегированное положение, потому что я часто слышал крики тех, кого пинали, били и, возможно, насиловали. Я слышал, как люди плакали от страданий. И рано или поздно это могло произойти и со мной.

Я занимался тем, что проигрывал самые различные решения для выхода из заключения. Например, самоубийство, которое воплотить практически было не так просто. Напрасно я пытался дать взятку охраннику, чтобы он помог мне убежать. Ответ был всегда один и тот же: «Анжело калабуш», — сказал мне один из них. «Калабуш» по-арабски означает «тюрьма». «Ахмед...», — добавил он и провел большим пальцем себе по горлу. Этим он хотел мне объяснить, что если нас схватят, то я останусь в тюрьме, а ему отрубят голову. Так что здесь никто не будет ради меня ставить на кон свою голову.

Я ломал голову над тем, как убежать при переводе из одной камеры в другую или на пути на допрос. За прошедшие дни меня часто переводили, причем по дороге всегда завязывали глаза. Пока охранники вели меня по коридорам, я пытался запомнить путь, считая шаги и пытаясь интерпретировать шумы и запахи. Десять влево, пятнадцать вправо, стук по-

суды, запах дерьма - карта, которая позволяла мне немного тренировать мой затуманенный разум. При определенных обстоятельствах за все пытаются держаться крепко и дают свободу воображению, оно ведь единственное, что не закуешь ни в какие цепи. Я хотел понять, действительно ли меня переводят в другую камеру, как они говорили, или меня просто поводили вокруг, а камера осталась той же. Через некоторое время я мог бы узнать свою из тысячи.

Кто знает, что должны были означать эти перемещения. Может быть, ни один их охранников не должен был ко мне привыкать — вдруг кто-то, каким-то образом сможет мне помочь. Или хотели предотвратить подкоп... Но это все было невозможно. Подобные вещи возможны только в кино.

Но на которых маршрутах глаза мне не завязывали. Мне просто приказывали опускать глаза, так что я привык идти с опущенной головой за тем, кто меня вел. Однажды я заметил, что в тюрьме есть больница и там были монахини. Это был просвет. Только сестры из ордена, сказал я себе, могут понять мою ситуацию и помочь установить связь с внешним миром. Если мне не помогут монахини — тогда мне действительно конец.

Я продумал план и приступил к действию. Во время допроса я прихватил листик бумаги, постаравшись, чтобы никто этого не видел. В камере написал несколько строчек, что я в ливийском плену и что нужно сообщить моей жене. К счастью, я еще не настолько потерял рассудок, чтобы забыть номер телефона. Я сложил листик и спрятал его, надеясь на благоприятный случай, понимая, что сильно рискую. Я неисправимый оптимист и никогда не сдаюсь. Сообщение, которое я носил с собой, давало мне иллюзию возможности вырваться из тисков. С этим была связана последняя надежда. Это было мое послание «в бутылке». Как у потерпевших кораблекрушение.

Вторым этапом моего плана была голодовка. Я прекратил есть и пить, вызывал у себя рвоту. Очень

скоро я явно исхудал и однажды уже почти на пределе сил попросил возможности попасть в больницу. Мне разрешили.

Меня сопровождал охранник, но все пошло не так, как я надеялся. Я думал, что окажусь среди врачей и сестер, которым как-то смогу рассказать о своей ситуации. Но нет, мы встали в выстроившуюся к раздаточному окошку длинную очередь за солдатами и заключенными. Тот, кто подходил по очереди, наклонялся, что-то говорил, получал клочок бумаги и отходил. Я был вне себя, видя, как исчезает мой последний шанс. Все шло наперекосяк. В те несколько минут, что у меня были, ни одна монахиня на глаза мне не попалась.

Наконец, через три четверти часа, настала моя очередь. Я наклонился и увидел с той стороны сидящего за столом человека в кителе, который когда-то был белым. Это, наверно, был дежурный врач. Перед ним лежала арабская газета и рядом маленький блокнот. Никак не реагируя, он продолжал читать пока я на тарабарской смеси английского и ломаного арабского, которому я тут обучился, перечислял ему мои симптомы. Молчание. Потом он что-то невозмутимо написал, оторвал листок и протянул мне, не удостоив взглядом. С рецептом в руке теперь нужно было отстоять другую длинную очередь, чтобы получить лекарство. Это и было врачебное обследование. Тут я понял, какое счастье было, что я в действительности в нем не нуждался.

Я ничего не добился. Я вредил своему здоровью, чтобы иметь возможность представляться больным, рисковал, что в кармане обнаружат призыв о помощи, и что же получил? Не видел ни одной монахини. С врачом вообще не было никакого контакта — он выписал рецепт и все. Я сам подставил себе ножку, потому что не только не достиг цели, но и должен был травить себя лекарствами, которые мне выписали, даже не посмотрев в лицо. Мои иллюзии исчезли.

Однако в последний момент судьба повернулась ко мне лицом. Когда мы шли к окошку аптеки, я увидел монахиню. «Сейчас или никогда» — сказал я себе. Сказано - сделано. Когда мы проходили мимо группы, с которой были сестры, я сделал вид, что споткнулся. Сердце колотилось, когда я упал перед ней, как будто меня не держали ноги. С пола я посмотрел на ту, у которой был наиболее европейский вид, чтобы глазами показать ей на свое душевное состояние. Я показал ей бумагу, которую держал в руках, и положил около ее ноги. Подождал реакцию. Я не мог знать, что произойдет. Монахиня могла позвать охранника и сказать ему, что я сделал. А могла и подыграть мне. Бесконечно долгое мгновение. Холодный пот. Я никогда не думал о том, что буду делать, если она окажется не на моей стороне.

Но счастье мне не изменило. Женщина сразу же вполне естественным движением накрыла записку ногой. Она правильно поняла мой взгляд. Охранник не заметил ничего и подошел, чтобы вместе с монахиней поставить меня на ноги. Мы на мгновение обменялись с ней взглядами, и впервые за все время пребывания в тюрьме у меня появилось ощущение, что теперь все может измениться.

Я послушно позволил доставить себя в камеру. Я вверил мое сообщение волнам судьбы. И теперь мог только ждать и продолжать надеяться.

Тем временем Лаура в Италии тоже не потеряла надежду. Когда стало известно, что я не приземлился в Египте по плану, предположили, что при перелете я упал в воду и теперь где-то терплю бедствие в Средиземном море. Ливия и Египет утверждали, что на их территории я не приземлялся. Лаура тут же подняла тревогу в соответствующих органах власти, и начались поиски. Были прочесаны итальянские и международные воды. За 48 часов никаких моих следов. Ливийцы утверждали, что меня не нашли, так что в конце концов я был признан пропавшим без вести. Пропавшим на дельтаплане в Средиземном

море холодным октябрем при штормовом ветре. То есть с вероятностью, граничащей с достоверностью, мертвым. Для моих близких это были часы паники и страданий. Лаура, мои родители, все боялись, что я не вернусь.

Но потом стало известным мое аварийное сообщение, которое принял американский самолет и в котором говорилось о стычке с ливийскими солдатами. Опять появилась надежда. Лаура теперь знала, что я не мертв, а нахожусь где-то в Египте или Ливии. Она обратилась в Министерство иностранных дел, что бы сделать запрос правительствам обеих стран. Так как у меня было двойное гражданство, подключилось и французское Министерство иностранных дел. После этого началось нервирующее ожидание информации.

Однажды ночью, через пару недель после моего исчезновения, у Лауры раздался анонимный звонок. Женский голос сказал по-итальянски несколько слов, сообщив, что я жив и нахожусь в тюрьме в ливийском городе Дерна. Это произошло через несколько часов после того, как мне удалось передать записку сестре из ордена. Я достиг своей цели, но, к сожалению, не знал об этом.

Правда, к этому времени Лаура через итальянского консула в Ливии уже узнала, что я сижу в ливийской тюрьме. Доктор Витиелло проявил большую чуткость и оказал максимальное содействие. Но тем не менее, больше никаких успехов не было. Дипломатические каналы тоже не дали результата. Близкие друзья, братья Амико, Эмилио и Джузеппе Лацарро из пресс-агентства ANSA организовали у меня дома в качестве вспомогательного комитета центральный пост по моему освобождению.

Лаура узнала, что президент провинции Сицилии Рино Николози лично дружил с Кадаффи, так как они вместе посещали университет в Италии. В надежде, что он сможет помочь, она связалась с ним и составила досье, по которому можно было уви-

деть, что ее муж не является шпионом. Оно содержало всю информацию обо мне: мою спортивную биографию, мои соревнования, дипломы и сертификаты, медали, свидетельства о победах и, прежде всего, запросы на разрешение о пролете, которые я подавал перед вылетом. Лаура составила прошение, которое подписал Президент международной Федерации авиаспорта, в котором говорилось, что я чемпион мира. Кроме того в досье содержались письма и свидетельства о признании от известных друзей и пилотов всего мира. Николози пообещал лично заняться этим случаем.

При его посредничестве Лаура посетила ливийского посла в Италии в его резиденции в Палермо. Он вызвался лично представить дело Кадаффи и порекомендовал также обратиться по телевидению к человечности руководителя ливийского государства, что, безусловно, даст положительные результат, поскольку после инцидента с Локкерби ему нужно улучшать имидж.

Естественно, Лаура тут же принялась за дело. За прошедшие дни она получала многочисленные приглашения на телепередачи, но ни за что на свете не хотела отходить от телефона. Не было у нее и желания выносить на публику свою драму. Но если открытое обращение могло помочь моему освобождению или даже было решающим — она не медлила ни секунды. Из различных предложений она выбрала Мино Дамато, редактора очень популярной тогда культурной передачи «Alia Ricerca dell'Arca» — «В поисках ковчега». Через несколько дней после разговора с ливийским послом ее пригласили в студию, где она и направила свою просьбу к Кадаффи.

Назад на свободу

Тем временем меня мариновали в моей камере дальше. Допросы продолжались. С тех пор, как я

встретил монахиню, прошло больше недели и больше месяца с моего ареста. Я не знал, был ли успешным мой поступок, и мне казалось, что скорее нет.

Все шло как обычно, пока однажды не пришла новость, что меня переведут в Триполи, где процесс продолжат «генералы». Почему это известие придало мне оптимизма — я и сегодня не знаю. Я почему-то думал, что этот процесс приведет к освобождению.

Но для этого не было никаких оснований.

Наступил торжественный момент. В большом зале военного суда в столичной тюрьме за длинным столом сидело около пятнадцати офицеров. Перед ними стоял я, обвиняемый. Рядом со мной — так называемый адвокат, военный, говорящий по-итальянски и переводивший для меня. Мне было трудно следить за процессом, потому что я был ослаблен и сбит с толку. Только в конце мне стало ясно: меня осудили. Я не мог поверить и попросил адвоката повторить приговор. Он повторил совершенно точно: десять лет принудительных работ за шпионаж.

Десять лет принудительных работ... Мой мир рушился. Итак, я был для них шпионом. Они ни на секунду не поверили, что я — пилот мирового уровня, который вылетел на мотодельтаплане с Сицилии, чтобы установить мировой рекорд. Ничему они не поверили. Я говорил впустую. И моя патетическая попытка связаться с внешним миром, голодовка, бутылочная почта, монахиня — все было напрасно.

Десять лет принудительных работ в каменоломнях Фарафры, в центре ливийской пустыни. Это все равно, что ад. Оттуда, так или иначе, не выйти живым. Они не хотели пачкать руки, чтобы уничтожить меня. Десять лет: это было хуже, чем смертельный приговор.

В следующие дни я не находил покоя. Как помешанный, я думал только о моей «бутылочной почте», представлял себе, как моя записка переходит из рук в руки, чтобы попасть в Европу. Я едва не потерял рассудок.

Через неделю я попал в другую тюрьму — последнюю станцию перед Фарафрой. Я уже почти ни на что не реагировал, мне казалось, что судьба меня победила. Однажды ночью в камеру вошел человек и завязал мне глаза. «Вставай, пошли» — сказал он мне.

Я послушался. Мой час пробил, я это знал. Они решили меня ликвидировать, и этот человек должен был исполнить приговор. Как минимум, так они сэкономили мне каторгу, подумал я с некоторым облегчением. Как приговоренный к смерти, я безропотно шел за ним. Я ведь давно понял, что просить и умолять не приводит ни к чему.

Он привел меня к врачу, который меня осмотрел. Перед тем как меня устранить, им для чего-то потребовалось убедиться, что я не ранен. Врач подтвердил это и потребовал, чтобы я подписал, что со мной не было плохого обращения. Я подписал документ на арабском, не зная, что я подписываю. Мой занавес уже упал. Охранник отвел меня обратно в камеру и ушел. Я перестал что-либо понимать. Через месяц, в течение которого я почти не спал, я без особых надежд ожидал, что мне принесет следующий день.

Утром пришли два других и приказали собрать вещи. Хорошо, сказал я себе, значит, Фарарра.

Они впихнули меня в большую машину с кондиционером, один сел слева — другой справа. Мне было ясно, что я жутко пахну. Я стал животным, потерял свое достоинство и чувство стыда — то, что делает человека человеком. Автомобиль вез нас в центр Триполи. Впервые они не завязали мне глаза, так что я мог видеть другие машины, проезжавшие мимо, такси, антенны на крышах домов, пальмы, повозки, светофоры. Невероятно, но на свободе ничего не изменилось. Для меня прошли годы, а тут все было, как прежде. Люди спешили, сигналили. Суматошная городская жизнь пугала меня и одновременно радовала. Впервые в жизни меня опечалило, что я не смогу принимать участия в повседневной сутолоке. Потому что два сторожевых пса везли меня неизвестно куда, навстречу моему концу.

Машина остановилась. Оба показали мне, что у них под куртками пистолеты — дружеское предупреждение, чтоб я не пытался убежать. Один слева, другой справа — они проводили меня в вестибюль отеля класса люкс.

— Сиди здесь.

Я уселся держа голову опущенной — это уже стало моей второй натурой. Что происходило вокруг меня, я не осознавал.

Подошел официант и спросил меня, не хочу ли я чего-нибудь выпить. Такой вежливый тон уже давно исчез из памяти моего слуха.

— Не желает ли господин чего-нибудь выпить? — повторил он по-английски.

— Нет, спасибо, — ответил я, глядя в пол, как воспитанный ребенок, которому предложили конфетку.

При этом я почти умирал от голода и жажды. Но не отваживался чего-нибудь требовать. Еще несколько минут назад я не идентифицировал себя как личность, а теперь меня вежливо спрашивали, не желаю ли я чего-нибудь выпить. Вероятно, у меня окончательно сдали нервы.

Прошел час. Я себя спрашивал, что же я должен делать. Попытаться бежать? Даже если я не имел такого намерения, эта мысль все же в голове была. Нет, лучше было оставаться и сидеть, они наверняка искали повод, чтобы меня замочить.

Через некоторое время пришел другой служащий и предложил следовать за ним. Лифтом мы поднялись на последний этаж гостиничного здания. Парень остановился перед дверью номера и позвонил. Дверь открылась, и внутри я увидел картину как в кино: ослепительный номер люкс, который после недель лишений показался почти нереальным. Я не понимал совсем ничего. После моей грязной и вонючей тюремной камеры апартаменты люкс с кондиционером и серебряными столовыми приборами.

Элегантный, одетый по-европейски господин вышел мне навстречу и дал легкую шутливую поще-

чину, как сделал бы отец, чей сын попался на глупой проделке.

— Ну, что ты тут натворил, Анжело? — сказал он мне по-итальянски.

Родной язык... Я так долго слышал только арабский. Я смотрел на него, как будто он пришел с Марса.

— Ты меня не узнаешь? — спросил он улыбаясь.

Я кивнул, но потом ответил отрицательно.

— Я — Рино Николози, президент провинции Сицилия. Идем, я должен тебе все объяснить.

Рино Николози... Я действительно его не узнал. В том числе и потому, что встреча была такой неожиданной, что я никогда о ней и подумать не мог. Политик, который заинтересовался мной? Невозможно.

Он пригласил меня к столу, на котором стоял огромный поднос с фруктами. И хотя я с удовольствием бы прыгнул в самую его середину, сохранившиеся у меня остатки приличий удержали меня. Я чувствовал себя грязным и мне было стыдно. И даже если бы свет был не таким ярким, моим желанием было спрятать длинную бороду и лохмотья, в которые был одет. Безусловно, я не был приятным собеседником.

— Хочешь чего-нибудь съесть? — спросил он меня.

— Нет, спасибо, не нужно, — бог знает, почему я так ответил.

— Ну, хорошо, а я перекушу, — Николози приказал принести чего-нибудь и мне, а потом рассказал, что произошло. Пока он говорил, я молчал и лишь спрашивал себя, не сон ли это. Я начал щипать себя за руку, чтоб проснуться. Я так долго ждал такого момента, что теперь никак не мог этому поверить.

Николози говорил дальше, а я думал о Лауре. Как было бы здорово обнять ее и сказать, что все закончилось.

— Если ничего не помешает, через пару часов ты будешь дома, — сказал Николози.

Дома? Я опять ущипнул себя за руку, потому что если это был сон, то пора было заканчивать так себя мучить.

— Не понял, — ответил я. — Вы сказали: дома?

— Да, мы договорились с Кадаффи. Я сам с ним говорил. Ты свободен.

Свободен.

Мне нужно было время, чтобы полностью понять его слова. Я не был к этому готов.

Между тем Николози предложил мне принять ванну. У него были причины для этого. Я обратил внимание, что он все время держится на некотором расстоянии от меня и, без сомнения, не только из вежливости. Я охотно принял предложение. Ванная комната показалась мне благоухающим раем. Невообразимо, я смог с себя все смыть! Я сбрил эту дикую бороду и увидел себя почти нормальным. Я говорил со своим отражением в зеркале, как со своим другом, с которым встретился после долгой разлуки.

Так я вернулся вместе с Николози на его личном самолете из Триполи в Катанию. На аэродроме меня встречали Лаура, представитель Министерства иностранных дел, дипломаты, журналисты и друзья. За несколько часов из одного экстрима в другой: накануне вечером приговоренный к десяти годам каторги, а следующим вечером — дома, в кругу любимых людей. После того, как я уже решил, что пропал, я вдруг оказался на свободе.

После освобождения я опять стал личностью, опять приобрел свое потерянное достоинство. Не меньше двух месяцев мне потребовалось, чтобы восстановить психику. Лауру очень беспокоило, что ночью я вместо сна лежу, уставившись широко раскрытыми глазами в потолок. Если раздавался звонок, я боялся, что они пришли меня забрать. Я опасался покинуть дом, а на улице мне казалось, что меня преследуют. В кафе я запоминал лица людей, потому что так я делал в тюрьме. Я не доверял никому. И я постоянно смотрел в землю. Это длилось еще некоторое время, пока я не избавился от этой привычки.

Но я наслаждался свободой. Щелкать телеканалами, как мне хотелось, иметь возможность самому

решать самые мелкие мелочи, приходить и уходить, когда хочу, потому что я был свободен.

За время заключения у меня было время на обдумывание 35 раз по 24 часа. Сознавая отрезанность от мира и будучи практически приговоренным, как всегда возник вопрос, как нужно переносить большую физическую или душевную боль. И то, что получается в конце, — уже не то, что было в начале.

Ничего не происходит случайно. Все мои переживания — даже самые плохие — имели смысл становления меня на правильный путь, на котором я должен был натолкнуться на проект «Метаморфозис». Сначала — несчастный случай, потом — тюрьма в Ливии показали мне, чего я действительно хотел и в чем не должен сомневаться. Этот урок послужил мне еще неоднократно: в одиночестве сибирской тундры, и на моем долгом пути к Эвересту.

А той сестре-монахине из ордена, где бы она ни находилась, моя благодарность и привет.

Метаморфозис, часть 2: «Сибирская миграция»

Посещение Москвы

— Наконец-то, Анжело, я ждал вас с нетерпением, — профессор пожал мне руку и пригласил сесть в своем кабинете на биологическом факультете Московского университета.

Находясь под впечатлением, я сел и был очень напряжен, ожидая, что он мне скажет по поводу моей стратегии работы с Никой. Я знал, что имею дело с большим ученым.

Александр Сорокин, доцент биологии и директор Всероссийского научно-исследовательского института охраны природы, был одним из известных экспертов в области исследования равновесия в природе и ответственным за международный проект по восстановлению популяции сибирских журавлей. Проект осуществлялся под эгидой и при поддержке Московского университета в сотрудничестве с Международным Фондом охраны журавлей[1] из Вашингтона — учреждения, занятого под руководством Джорджа Арчибальда и Клэр Миранда спасением журавлей. Он узнал о моем спортивно-научном приключении в Сахаре из русской телепередачи, в которой я участвовал, и позвонил мне по телефону. Особенно его впечатлило то, что мне удалось показать орлу маршрут миграции, и он предложил мне заняться аналогичной проблемой на его родине. Это и было причиной нашей встречи. Идея продолжать работу в направлении, которое мне нравилось и в котором я себя нашел, и привела меня в начале зимы 2001 года в Москву.

[1] International Crane Foundation — ICF

— Как я вам уже сказал по телефону, - медленно начал он на литературном английском с русским акцентом, — у нас проблема с сибирскими журавлями. Есть опасность, что они вот-вот исчезнут.

— А сколько их еще осталось? — спросил я.

— Честно говоря, западно-сибирский вид официально уже вымер. У нас в питомнике есть лишь несколько экземпляров для репродукции, на свободе в этих краях осталось не более двадцати. Это практически ничего, как вы можете понять. Достаточно небольшого сдвига в природном равновесии и от этой минимальной популяции не останется ничего.

Сибирские журавли виноваты только в том, что попали в это критическое положение. У них есть «невоспитанная» привычка выдергивать семена на только что засеянных полях, так что крестьяне, чтоб защитить свои посевы, отстреливают их беспощадно. Да и на вкус они неплохие. В конце концов они стали проводить перелеты через непроходимые места, где нет браконьерства. Так, со временем они были почти уничтожены.

Около десяти лет Сорокин и его команда всеми способами пытались обеспечить выживание вида. Они тесно работали с одним из известных российских питомников, занятых разведением животных, которым угрожает опасность вымирания. Экземпляры, появлявшиеся в этом питомнике, к концу арктического лета полностью покрывались оперением и помещались в расположенный на северо-западе Сибири заповедник на полярном круге, где находились гнездовья их предков. Там им на ногу надевали кольцо и в середине августа отпускали. Биологи надеялись увидеть их в следующем сезоне. Но этого не происходило: журавли не возвращались никогда. Ни один наблюдатель не видел их на протяжении всего теоретического пути миграции длиной 5000 километров, который они должны были преодолеть к началу ноября, перелетев континент на юг до Каспийского моря. Задача состояла в том, чтобы понять, почему это не происходило, и найти альтернативы.

Использовался и технический прогресс. Так же, как я поступал с Никой, журавлям прикрепляли прибор спутниковой навигации, чтобы определить, где они находятся. Таким образом удалось хотя бы понять, почему журавли не возвращались: они не знали дороги. Большинство теряло ориентировку, другие погибали, и лишь немногие сумели выжить, примкнув к стаям простых журавлей, которых в тех местах на трассах перелета собиралось еще много.

Профессор объяснил мне, что еще пару лет назад думал, что все мигрирующие животные накапливают в генах информацию о путях миграции, независимо от того, проходят они по суше, по воде или по воздуху. Это позволяет им каждый год попасть на зимние квартиры и потом вернуться обратно. То же происходит у лососей: если канадского лосося перевезти даже самолетом и выпустить в Гибралтаре, ко времени метания икры он вернется на место своего рождения в Канаду. Это является неразгаданной тайной поведения мигрирующих животных до сих пор.

— Когда мы узнали, что сибирские журавли ведут себя иначе, — продолжил Сорокин, — то, естественно, спросили себя, а как это делали поколения за поколениями. Мы понаблюдали за ними внимательнее и так нашли ответ.

Что происходило? Ничего необычного. Как и у людей, у них были родители, которые показывали им путь, сопровождая в первом перелете, при котором у них запечатлевались изображения различных этапов. Когда эти журавли затем сами завели птенцов, то так же проводили за собой стаю потомков. Но особи, которые вырастали в питомниках, такого образования не получали. Это открытие, естественно, повлияло на стратегию работ по их спасению.

— Вот такие дела с нашими журавлями, — закончил с улыбкой профессор.

Я кивнул. У меня было впечатление, что Сорокин слово «нашими» произнес несколько в ином смысле, так, как если бы оно относилось только к нему и

ко мне. И действительно, русский ученый сразу же убедил меня своей увлеченностью, которая так четко была видна в его взгляде и слышна в словах. Судьба сибирских журавлей уже коснулась моего сердца.

— Это все, — он откинулся на спинку кресла, — как видите, ситуация действительно угрожающая.

Затем он пригласил меня посмотреть документальный фильм, который я снял при перелете с Никой. Фильм проецировался на большой экран и добавил немного красок кабинету, траурная скромность которого напоминала о прежних временах. Когда на стене появилось изображение Ники в полете, на лице Сорокина появилась улыбка, которую не могла скрыть его черная борода.

— Очень хорошая работа, отличная стратегия. Я убежден, что если это работает со степными орлами, то должно получиться и с нашими журавлями, — он помолчал некоторое время и посмотрел на меня. — Вы знаете, мы и ICF приложили много сил, чтобы спасти этот вид.

Он ведь не мог подумать, что моя увлеченность была не меньшей, чем надежда, которую излучал его взгляд.

— Господин профессор, я был бы счастлив иметь возможность позаботиться о журавлях, — сказал я и пообещал его известить, как только проверю осуществимость проекта.

Покинув внушительное университетское здание, я пошел немного прогуляться по парку, названному в честь пятидесятилетия Октябрьской революции, и вдохнуть полными легкими жгучего морозного московского воздуха. Когда я начинал свой проект «Следуя за орлами», я вообще-то думал не о научной пользе моих опытов, а только о том, чтобы научиться у хищных птиц полету по инстинкту. Проект «Метаморфозис», который начинался эмоционально, теперь развивался дальше так, как я мог предположить изначально. Альберт Эйнштейн как-то сказал: «Не все, что поддается счету, можно сосчитать, и не все,

что можно сосчитать, поддается счету». В этом я был убежден абсолютно.

В последнее время я продолжал разрабатывать проект «Метаморфозис» дальше. Я хотел разбить его на отдельные, связанные друг с другом этапы, которые отображали бы и мое собственное преобразование, мои метаморфозы, и мое усвоение инстинктивного полета, и развитие этих способностей. Каждый этап должен был проходить на другом континенте. После Африки и Европы, которые я связал между собой своим полетом с канюками, я рассматривал соответствующие возможности в Азии, Австралии и Америке. Я хотел познакомиться с техникой полета других перелетных птиц Земли. Эта техника развивалась со временем путем приспособления к внешним условиям, таким как соответствующая аэрология, ветер, восходящие потоки. У африканских хищных птиц иная техника, чем, например, у кондоров в Андах или коршунов австралийской пустыни Танами. Но все они используют потоки, это и было ключевым пунктом моих исследований. Насколько им удавалось наиболее оптимально использовать естественную энергию солнца и ветра, чтобы преодолевать большие расстояния? Так как характеристики полета зависят от соответствующего рельефа и структуры земной поверхности, а также от геологии и климата, я хотел испытать полеты на каждом континенте и при разных условиях окружающей среды.

Кроме интереса к природе у меня, естественно, был и спортивный интерес — это всегда характеризовало и меня, и мои мероприятия. Я всегда хотел сократить время и установить мировые достижения, но речь была не о чисто математическом рекорде, а о новаторской работе по открытию новых целей. Я хотел расширять мои горизонты, так что предложение Сорокина было знаком судьбы.

Орнитологические исследования на высочайшем уровне, перелет, который должен был спасти от угрозы вымирания биологический вид, небывалый спор-

тивный вызов — это было все, что мне нужно было для второго этапа проекта «Метаморфозис». Новое приключение могло стартовать.

Мероприятие принимает форму

5500 километров. Это расстояние, которое должна была преодолеть гипотетическая «Сибирская миграция». От Полярного круга к Каспийскому морю, пересекая часть иранской территории, Казахстан и Туркменистан. Самый длительный свободный полет всех времен, но прежде всего — самый конструктивный с точки зрения отношений между спортом и наукой.

Уже первый взгляд на карту местности показал много сложностей: не только расстояние, но и экстремальные условия, низкие температуры в первую очередь — в районе Полярного круга, сильные косые ветры с Уральских гор, пустынные участки на плоскогорьях Средней Азии и погрешности самой карты. Я ведь намеревался перелететь неизвестные районы, которые еще не были точно картографированы. К тому же добавляются политические проблемы, такие как сдержанность некоторых правительств при выдаче разрешения на перелет. Сама Россия, конечно, изменилась, ведь еще несколько лет назад было немыслимо, чтобы кто-то с запада был приглашен для участия в научном проекте. Но полностью ситуация все еще не разрядилась. А кроме того добавилось охватывающее бывшие республики СССР отвратительное переплетение из терроризма, гражданских войн, торговли оружием и наркотиками. Осиное гнездо.

Я вернулся домой и начал подготавливаться к своему плану. Я помню солнечное декабрьское утро, когда мы с Лаурой сидели за завтраком. Этна была покрыта снегом, а перед нами на столе лежала карта Сибири. Лаура не пыталась меня отговаривать. Наверно она прочла в моих глазах, что я сделал бы все,

что в человеческих силах, чтобы это испытать. Я был ей очень благодарен и поражался ее мужеству. Лаура была опять беременна и было немыслимо, что она или даже наши дети Габриэла и Джоэла смогли бы меня сопровождать в такую трудную поездку по заброшенным просторам Сибири. Так что предусматривалась долгая разлука, на которую не могли повлиять наши чувства. Конечно, ей, как и детям, не хотелось этого, но она не препятствовала мне. Она на сто процентов была на моей стороне.

У моих близких жизнь нелегкая. Я очень хорошо знаю, что это непросто, когда муж или отец не всегда находится рядом, потому что он делает открытия и постоянно принимает вызовы со всех концов мира. Даже если я дома, я не совсем дома. Когда я готовлюсь к мероприятию, я продумываю и планирую его заранее и на это уходит большая часть моей энергии. Но с другой стороны моя семья также знает, что может положиться на мою осторожность, что я не безрассуден и всегда продумываю все так, чтобы свести риск к минимуму.

Как всегда, Лаура все поняла правильно. Я уже влюбился в проект и хотел как можно скорее выяснить, насколько он осуществим. Я добыл летные карты всех районов, которые предстояло пролететь. Погодную статистику за последние десять лет мне предоставил Московский университет. Я достал также и другие, американские, карты времен холодной войны и после статистического анализа данных начал изучать реализуемость, чтобы определить соответствующую стратегию. Распознанные с первого взгляда практические проблемы были связаны с локальной аэрологией, то есть с турбулентностью и сильными ветрами, а также с частыми разливами рек, делающими местность непроходимой. Они могли принудить меня к рискованным посадкам в тундре с низкой, но густой растительностью.

Разработать маршрут — для меня это всегда увлекательная задача. Если мне удается нанести его на

карту, я ощущаю себя еще на шажочек ближе к цели. То, что вначале выглядит несбыточной фантазией, начинает приобретать конкретную форму. Открываются новые формы рельефа или погодные условия, способствующие единственному: достичь цели, которая становится все более достижимой.

Так было и в этом случае. По орографическим или аэрологическим данным, анализу господствующих ветров и локальных особенностей я составил себе карту и так пришел к маршруту, который соответствовал как моим требованиям, так и требованиям перелетных птиц. В действительности же только разведка местности позволяет сделать достаточно точные выводы о положении дел и только после этого можно наметить маршрут. В этом случае речь, естественно, идет об идеальном маршруте, который на практике на все сто процентов не соблюдается. И тогда, от случая к случаю, я также должен искать варианты. Так, как это делают перелетные птицы.

В последующие месяцы я все чаще встречался с Сорокиным, мы все глубже погружались в планирование эксперимента. Он взял на себя координацию различными аспектами, поскольку для экспедиции в качестве технической поддержки мне нужна была команда, а кроме того доверенные мне птицы должны были находиться под постоянным наблюдением специалистов. Их профессор должен был выбрать сам среди биологов своего института, в то время как Сергей Генкин был назначен ответственным по связям, а Дмитрий Лобачев — личным техническим ассистентом.

При научной поддержке профессора Сорокина я смог теперь сделать следующий шаг дальше по сравнению с тем, что мы сделали с Никой. Теперь стратегию импринтинга нужно было начинать не со стадии птенца, а уже с яйца. В ожидании переезда в центр я углублял свои орнитологические познания. Я хотел более точно понять, по каким законам осуществляется репродуктивный процесс. Прежде всего, я хотел

узнать все о Grus leucogeranus, белом журавле. Он белоснежный, почти полтора метра высотой, размах крыльев два с половиной метра. Глаза красноватые или светло-желтые, самцы немного больше самок. Из двух ветвей семейства та, что обычно зимует в Индии, почти вымерла. Это и многое другое я прочел в книгах. Но мне хотелось знать больше, я хотел видеть, касаться, послушать кого-нибудь, кто помог бы мне понять этих птиц.

Такую возможность я получил в начале года. От Клэр Миранда из ICF я узнал о международной встрече, которая должна была состояться в Тампа во Флориде и в которой должен был участвовать также Билл Лишман, канадский скульптор и пионер полетов на сверхлегких летательных аппаратах. Его методы работы во многом очень близки моим. В прошедшие месяцы он использовал мотодельтаплан, чтобы обучить американских журавлей Whooping cranes их путям миграции, проведя стаю из шести особей на сотни километров от Висконсина до Флориды. Такое мероприятие не являлось новым, раньше этот способ применяли для гусей. Его автобиография «Гусиный папа» послужила даже основой для фильма. Мы были оба приглашены ICF для представления на встрече наших проектов следующего года. Билл представлял перелет на моторном аппарате, а я — свободный полет на дельтаплане.

Мы встретились за день до конференции и сразу начали живо делиться информацией. У нас было много общего, но мы шли параллельными путями, хотя и в одном направлении. Нашей целью было восстановление находящихся под угрозой вымирания видов. Различия были в технике. Билл стартовал на мотодельтаплане вместе со стаей перелетных птиц, которые появились на свет в соответствии с техникой импринтинга и таким образом признавали его своим отцом. Он летел на средней высоте 200—300 метров, а птицы следовали за ним, махая крыльями. В таком удивительном симбиозе он вел их прямо к цели. При

парящих полетах прямой, заранее определенной траектории, естественно, не получается. Это постоянная смена восходящих потоков, которые и определяют маршрут. Кроме того, перелетных птиц нужно обучить использовать такие потоки. Это был аспект, которым мой метод отличался от метода Билла и его организации «Операция миграция».

После первой, довольно формальной встречи, на которой присутствовали ответственные лица Института по защите вымирающих видов птиц всего мира, мы отделились от группы и просмотрели документальные фильмы, чтобы обменяться положительными моментами и трудностями, которые нам встречались. На следующий день, когда разные докладчики демонстрировали свои фильмы, меня удивил один, автор которого особенно четко показал способность американских журавлей использовать восходящие потоки. Я глубоко завидовал легкости, с которой они находили термики, и ловкости, с которой крутили спирали в этом столбе поднимающегося теплого воздуха, чтобы накопить потенциальную энергию и использовать ее для долгого парящего перелета к следующему термику. В какой-то момент мне представилась стая птиц, парящая над бесконечными просторами севера России вдоль Оби, чтобы оживить маршрут перелета, история которого насчитывала века.

Эти дальние родственники сибирских журавлей своим искусством летать подтвердили мое решение осуществить проект Сорокина. У меня часто бывало, что я сам ставил себя в сложное положение, чтобы быть вынужденным находить выход и продвигаться на шаг дальше по своему пути. Еще мальчиком, лазая по скалам, я выходил за пределы своих возможностей, чтобы потом сказать себе: «Посмотрим, как ты опять выйдешь из ситуации». Вот и теперь я поставил сам себе ловушку, из которой был только один выход, а именно — решить задачу и реализовать самый длительный маршрутный полет в моей жизни.

От природных крыльев к искусственным

Все мои предприятия представляли сочетание трех компонентов: человек, природа и машина. После разработки маршрута и углубления в необходимые знания о природе наступило время подумать о летательном аппарате. Естественно, как и при пересечении Сахары, для свободного полета я хотел использовать дельтаплан. К этому времени я ушел уже далеко от менталитета установления рекордов времени. Теперь меня интересовало углубленное изучение техники для использования воздушной стихии и возможности дальнего перелета в настоящем единении с журавлями. Я хотел пережить те же трудности, что и они. Моей темой должен был стать один из самых мощных дальних перелетов в мире птиц.

Существовало множество трудностей и, как всегда, речь шла о том, чтобы решать их поочередно, одна за другой, не поддаваясь панике. Так, например, теперь была та же проблема, что и в пустыне: не было возвышенностей, с которых можно было бы стартовать. Мне нужно было взлетать с равнины, чтобы потом находить восходящие потоки, которые подняли бы меня на высоту. О буксировочном старте речи не могло быть, потому что для него нужна была трасса, а на болотистой местности тундры колеса мотодельтаплана безнадежно увязли бы. Независимо от стратегии старта — к ней я хотел вернуться позже — мне в любом случае нужно было крыло. В духе проекта «Метаморфозис» я хотел, чтобы его аэродинамические характеристики максимально соответствовали характеристикам крыльев журавлей. По фотографиям и видеофильмам, которые я привез из Флориды, я изучал все их особенности. Их обработка на компьютере показала, что характеристики крыльев журавлей очень похожи на характеристики «Стратоса». Я тут же позвонил Джанни Хотцу, одному из руководителей фирмы-изготовителя.

- Что ты планируешь? - спросил он меня. - Я должен пролететь 5000 километров над Азией и мне нужно хорошее крыло.

Джанни пригласил меня в фирму, где мы вместе с ним начали трудиться над доработкой «Стратоса», который и был тем, что мне требовалось.

Тем временем я продолжал обдумывать, как же мне стартовать, ориентируясь, естественно, на моих пернатых партнеров. Птицы разбегались, махая крыльями, набирая стартовую скорость. И продолжали ими махать, пока не набирали высоту, на которой встречали восходящие потоки. Чтобы их использовать, они потом широко раскрывали крылья в статичное положение планирования, позволяющее экономить силы и энергию. Вопрос был только в том, как перенести эту технику на мое искусственное крыло, я ведь не мог им размахивать.

Я решил оборудовать мой дельтаплан вспомогательным мотором, который я использовал бы при старте и для набора нужной для входа в термические потоки высоты — как это делают журавли. Мой выбор упал на «Москито» — систему, которая после множества неудачных попыток пилотов свободного полета была, наконец, реализована в законченном виде Йоханом Алингом. Легкий, маленький и аэродинамичный, «Москито» был отличным аппаратом, с помощью которого я мог, не увязая, разогнаться по берегу Оби и, дав моментальную тягу, стартовать. Он мог поднять меня с нуля до пятисот метров, после чего я мог его выключить и лететь в свободном полете. Его винт складывался автоматически и после этого имел совсем незначительное сопротивление воздуха. Я связался с Иоханом, который тут же пообещал поддержку в таком необычном мероприятии.

Другой проблемой была подзарядка аккумуляторов для вспомогательного мотора и навигационных приборов, ведь в необжитых районах Сибири не найти ни аккумуляторов, ни источников тока. Донато Робортелла порекомендовал мне «Гравитер»,

комплексный бортовой компьютер, который появился на рынке. Его энергообеспечение было экологичным, простым и удобным для меня: солнечные батареи. Источником энергии был солнечный свет и его в тех широтах не должно было быть в недостатке: во время моего полета я мог его использовать 24 часа в сутки.

В конце весны, когда техническая часть была закончена, я начал подготовку по работе с моим новым снаряжением. Я проводил также и физическую и психологическую подготовку, чтобы достичь уровня концентрации, который мог понадобиться в непредвиденной ситуации. Из моего опыта в Сахаре я знал, что длительные дневные перелеты были для меня очень напряженными. Поэтому я запланировал интенсивную подготовку с моим врачом и тренером, профессором Антонио Даль Монте, директором научно-спортивного института НОК Италии и члена врачебной комиссии МОК. Мой организм должен был быть подготовлен к тому, чтобы выдержать пока еще не известную длительность постоянно возрастающих нагрузок.

Полет на дельтаплане в качестве занятия на досуге не является особенно напряженным. Иное дело маршрутный полет на тысячи километров, который мог длиться пятьдесят или шестьдесят дней. Как и в каждом виде спорта, тут требуется хорошая тренировка выносливости. Для развития дыхательной и сердечно-сосудистой систем я начал каждый день бегать до Этны — двенадцать километров по пересеченной местности с подъемами и спусками. Как каждый атлет я в деталях планировал свое питание и день за днем ощущал продвижение вперед, которое меня мотивировало выдержать все до конца.

В июне настало время ехать в Россию. Профессор Сорокин подтвердил, что все разрешения на перелет получены или будут получены в кратчайшие сроки. Казалось, что тысячи бюрократических препятствий, которые обычно требуется преодолеть еще

до того, как может состояться событие, в данном случае уже устранены. Независимо от объективных трудностей сибирской природы, малой населенности и почти полного отсутствия сетей коммуникации, эти разрешения беспокоили меня особенно. Проект «Следуя за орлом» научил меня, что взаимоотношения с местными властями всегда очень важны. Потому всегда обязательно нужен кто-то, кто точно знает, в каком месте какое разрешение требуется, поскольку не во всех странах существуют ведомства гражданской авиации или летные клубы, которые организуют спортивные полеты. И тогда приходится иметь дело с политическими партнерами по переговорам, с которыми не всегда легко прийти к нужным результатам. В Тунисе, например, бумажная волокита оказалась еще более непреодолимой, чем враждебная пустыня.

Ни в коем случае не является самим собой разумеющимся то, что мы получили все необходимые согласования. И хотя экспедиция официально проходила под эгидой Московского университета, наш маршрут полета проходил над местностями, которые не очень-то собирались делиться с нами своими тайнами. Там, как наследие Советского Союза, еще витал дух шпионажа. И вообще, по какой такой причине италофранцуз должен летать над государственной территорией? Действительно ли речь идет о простом спортсмене?

Убедить в наших добрых намерениях тех, кто получал зарплату за подозрительность — эту задачу взял на себя Сорокин. Хороший кусок работы, но все же не сравнимый с тем, что позже мне пришлось проделать при планировании перелета через Эверест. Плотное сотрудничество, в результате которого нам дали разрешение правительства как России, так и Ирана, вселило в меня надежду. Учитывая возрождение популяции журавлей сначала в России, а потом в Иране, соответствующие экологические ведомства с этой целью даже определило районы охраны птиц: на юге

России — заповедник Армизон, в Иране — Ферейдункенар. Это означало, что наше предприятие в обеих странах нашло поддержку на самом высоком уровне.

Наконец я двинулся из Италии в Восточную Европу. Передо мной лежало 5000 километров асфальта: Италия, Австрия, Чехословакия, Польша, Белоруссия... Да, Белоруссия. Мир изменился, Советского Союза уже не существовало и холодная война была лишь воспоминанием, но пересечение некоторых границ осталось неизменным. Чтобы получить печать, мне пришлось отстоять бесконечную очередь в кабинет. Это произошло при въезде в Белоруссию и повторилось при выезде. Когда здоровое человеческое сознание получит преимущество над штемпелями и визами, тогда, наверно, исчезнут и границы.

Папа для шести журавлят

Питомник для журавлей находится в биосферном заказнике на Оке. Это заповедная зона в 400 километрах на юго-восток от Москвы, недалеко от исторической крепости Рязань. На джипе — один час от симпатичной деревеньки Брыкин Бор, последнего населенного пункта в густом лесу на берегу Оки. После этого нас приняли деревья. Много, много деревьев. Ели, дубы, березы, нетронутая природа, дикая и великолепная, без человеческого жилья, чудесные края.

Поездка на доброй старой полноприводной Ладе, теряющей масло на каждой выбоине, привела нас к небольшому дому из березовых досок. Как мне сказали, его построили еще в шестидесятые годы, в качестве уединенной базы отдыха для космонавтов перед их отправкой в космос. Этот участок принадлежал тогда советскому космическому ведомству. Я был приятно поражен, узнав, что в комнате, которую мне отвели, часто ночевал Юрий Гагарин.

Доктор Юрий Маркин, директор института, представил мне биологов ВНИИОП[1], которые должны были мне помогать при сложном опыте по импринтингу, к которому я подошел вплотную. В вольерах для птиц было очень много места, почти как в зоопарке на открытом воздухе. Отсюда соколы, орлы и другие хищные птицы опять возвращались в Японию, Африку или Калифорнию. В самых современных лабораториях в стерильных условиях под постоянным контролем содержались инкубационные клетки. В них в ожидании вылупливания содержались оплодотворенные яйца, отобранные у родителей.

Не откладывая, мы взялись за работу, поскольку до вылупливания еще предстояло сделать много дел. Само вылупливание — это ключевой момент импринтинга. Чтобы заслужить доверие и уважение цыплят, требуется многое, ошибки в этой фазе будут наказаны провалом эксперимента. Конрад Лоренц установил для этого основополагающие правила. Запечатление возможно только в критической фазе первого развития и тогда процесс научения становится необратимым. В общем случае эти правила утверждают, что формы поведения, которые нужно усвоить и никогда не забыть, должны быть определены исключительно осторожно. Когда эта фаза пройдет, будет поздно что-либо добавлять или корректировать.

В процессе учебы в последние месяцы я углубился в технику «бипинга» — подачи звуковых сигналов. Я хотел понять, как птенцы, которые одновременно появляются на свет тысячами, распознают своих родителей среди множества выросших особей. В последней фазе своего развития в яйце птенец имеет уже полностью развившийся слух, точно так же как у ребенка в животе у матери. И, как и ребенок, птенец

[1] Всероссийский научно-исследовательский институт охраны природы. *Прим.перев.*

слышит также звуки извне. Наиболее частые звуки при этом — голоса родителей, которые всегда находятся рядом, эти голоса птенец приучается распознавать еще до вылупливания. Так с первого момента своей жизни он знает, кто его защищает и будет защищать в будущем. Я хотел видеть, будет ли это работать и в случае «эрзац-папы», чтобы птенцы могли легче признать меня отцом.

Ежедневно, по полчаса в день, птенцам в инкубаторе проигрывали пленку, на которой был слышен мой голос, который они должны были признать голосом своего отца. Но это была только часть нашей подготовки, поскольку отношения, которые я должен был построить с журавлями, отличались от моих отношений с Никой. Так как они обязаны человеку своим почти полным истреблением, им нужно было привить такое же недоверие, какое встречается у выросших на свободе животных. В случае с Никой избегать людей не требовалось, потому что как хищная птица она уже от природы была не очень доверчивой. Сибирские журавли, выросшие в неволе и запечатлевшие при рождении человека, не имели перед ним страха.

Но с другой стороны нужно было выстроить отношение к нам, людям, воспитателям и руководителям эксперимента. Так, биологи и я носили белые накидки и на голове что-то типа маски с сеточкой, через которую можно было смотреть. Таким образом цыплята не могли распознать человека в том, кто их кормил и о них заботился. Чтобы их кормить или научить пить и есть насекомых, мы использовали наручную куклу, имеющую форму головы взрослого журавля. Мы называли ее «Клюв».

Я собрал свой дельтаплан рядом с инкубатором. Было важно, чтобы птенцы могли его увидеть в первый же момент вместе со своим отцом и чувствовать себя под защитой его больших крыльев, они ведь должны были следовать за ним в полете. На концах крыла я прикрепил два громкоговорителя, из кото-

рых раздавался призывный зов. Сорокин идентифицировал и записал призывные крики родительских особей, позже я должен был издавать его в полете в качестве вожака стаи. Под дельтапланом биологи построили настоящее гнездо в естественную величину. Все было рассчитано на то, что как только птенцы вылупятся, они должны были чувствовать себя в этом мире дома, и чтобы наше присутствие не вызывало у них травмы.

Однажды в сопровождении биолога Татьяны Жучковой я посетил последних выживших взрослых журавлей, которые снесли наши яйца.

— Это умные птицы, — сказала мне исследовательница тоном, в котором сразу же чувствовалась любовь к птицам, встретивших ее радостным гоготом. — Пока они молоды, их ум еще развит не сильно, но повзрослев, они становятся абсолютно независимыми индивидами.

— Они смотрят на вас, как на члена семьи, — сказал я удивленно, увидев, как элегантные птицы столпились вокруг нее.

Биологиня кивнула с улыбкой:

— Я между прочим знаю их, точно они мои дети. У каждого свой собственный характер, свое поведение. Они различаются по вкусам и предпочтениям и очень точно знают, что хотят делать или съесть и не позволяют в это вмешиваться. Я от всего сердца надеюсь, — добавила она, — что этот опыт позволит их спасти. Мир станет беднее без них, — она посмотрела на меня с доверием.

Важный момент наступил несколькими днями позже, 15-го июня. Я лежал на своей раскладушке и читал, когда быстро вошел Сорокин.

— Началось, началось, — воскликнул он, запыхавшись, — первые яйца начали проклевываться!

Я кинулся в большой зал, где находились инкубационные ящики, мой дельтаплан и гнездо. На нас всех были белые костюмы. Было трогательно смотреть, как первые маленькие птенчики с их коричне-

вым пушком высовывают головки между скорлупок. Некоторые из биологов помогали птенцам, если те не могли выбраться из яйца — в природе это обязанность родителей, клювом или лапами разломать скорлупу. Вылупившись, новорожденные старательно пытались стать на лапки. Своими еще полузакрытыми голубыми глазами, которые только через шесть месяцев станут желтыми, они в первую очередь посмотрели на очертания моего дельтаплана, белого, как крылья их естественных родителей.

Мы с Сорокиным отошли на пару шагов в сторону, чтобы обменяться впечатлениями, но тут произошло что-то неожиданное. Группа биологов наблюдала следующие два яйца. Оба появившихся птенца стали на ножки и, сильно шатаясь, побежали. Их вынули из коробки и поставили на пол рядом с гнездом. Вдруг Сорокин меня прервал и жестом приказал обернуться. Оба птенца, неуверенно покачиваясь, двигались прямо ко мне. Они узнали мой голос.

Взволнованно я посмотрел на Сорокина, ничего не говоря. Наверно он думал то же, что и я. Предлагать теории — это одно, но видеть потом, что они работают — это уже придает смысл сделанному. Все вокруг нас с удивлением рассматривали обеих почти голых птичек, которые бежали к своему отцу, чтобы найти у него убежище. Другого объяснения не было. Мой голос был тем, что они слышали уже две недели, и теперь они инстинктивно бежали к своему отцу, который до сегодняшнего дня их оберегал.

Итак, первый шаг был успешным. Всего вылупилось около пятнадцати журавлят. У биологов появилось множество забот с этим детским садом. На протяжении недели я лично предварительно отбирал самых крепких птиц — как это происходит в природе. Из группы отделили тех, у кого были не совсем в порядке крылья,. имелись проблемы в суставах или были еще какие-нибудь ослабленные участки. Полет на 5000 километров для отобранных будет предельно напряженным, поэтому нужно было свести к мини-

муму риск нанести кому-нибудь из них вред. Я отобрал шесть птенцов (три самца и три самочки). Больше нам не нужно было, ведь наш полет был только экспериментом, а еще не самим восстановлением популяции. Эти шестеро были помещены в ящик в паре метров от места моего пребывания. Дельтаплан тоже был всегда рядом. Другие птенцы остались в Центре для размножения.

Птенцы ели поразительно много, как новорожденные люди. Уже в шесть утра было первое кормление, затем, в течение дня, повторялось в десять, в двенадцать, в три и в семь часов вечера. Так что вставал в полшестого, надевал свой костюм и выходил со своим «клювом». Замерзая и не совсем выспавшись, я шел к вольере, выпускал моих птенцов и все вместе мы, вместе с дельтапланом, шли к лугу, находящемуся рядом, на краю болотистого участка. Они, довольные, шагали за мной, а поскольку шли мы медленно, то кто-то постоянно отставал, чтобы склюнуть в траве насекомое или поиграть с ним. Через двадцать метров я останавливался, чтобы наручной куклой дать им рыбу, которую сотрудники вылавливали и тщательно резали на маленькие кусочки накануне. Дон рос быстрее других и всегда подходил первым и успевал дважды.

Всех птенцов мы назвали по названиям сибирских рек: кроме Дона, были еще Онега, Енисей, Проня, Битюг и Днепр[1]. Вскоре я научился их различать. Если я шел быстрее, то с гордостью замечал, что они бежали за мной и еще слегка неловко, но четко различимо образовывали типичную букву «V». То есть образовывали полетный строй, не теряя при этом из виду меня. Внутри группы уже образовался иерархический порядок, во главе которого, естественно, был Дон, который и при полетах всегда стартовал первым.

Анжело слегка запутался в географии наших рек. *Прим.перев.*

Потом я бежал с дельтапланом на плечах еще немного дальше и делал следующие паузы для кормления, так примерно час. Дельтаплан весит добрые тридцать кило, гулять с этим весом на плечах я каждый день четыре-шесть раз по часу — это было нечто. В любом случае хорошая тренировка, но в одиночку я ее не выдержал бы. К счастью, мои ассистенты и биологи были в достаточно хорошей спортивной форме, чтобы меня подменять. Это было очень напряженное время, которое длилось около двух месяцев, но журавли-родители тратили три месяца, чтобы научить птенцов питаться и летать.

Раннее утро было прохладным, но к обеду наступала томительная жара, а с ней налетали тучи комаров, которые не давали ни секунды покоя ни людям, ни животным. Им удавалось жалить меня даже через одеяло. Иногда их было так много, что они словно тучи меняли цвет неба.

Я проводил свободное время в моем номере люкс. Двойные окна, расположенные на юг, защищали меня от холода, а редкие лучи солнца освещали мою достаточно темную комнату. Настенным украшением было мое снаряжение. На одной стороне альпинистская веревка и карабины, а также другие веревки, которые я использовал для привязывания крыла. На другой стороне висели мои шлемы и подвеска. Я организовал себе полку, которая одновременно служила письменным столом и на которой лежали мои книги, навигационные материалы и карты. В минуты отдыха я, совсем как капитан корабля, отмечал в моем бортовом журнале различные фазы эксперимента. Момент, которого я всегда ждал с особой радостью, был, когда меня звали к спутниковому телефону для связи с домом. Я часто думал о Лауре и детях. Мы делились новостями и в конце прощались с плохо скрываемой печалью.

Мое пребывание позволило оценить мудрость советских специалистов, которые выбрали это место для изоляции космонавтов. Я ни разу не слышал

в окрестностях звуков человеческого происхождения и не видел света жилья или фар автомобилей. Надо всем царила совершенно необычная тишина. Для меня это было неосознаваемая, но очень эффективная подготовка к пустым просторам Сибири.

Когда птенцы стали больше и у них потихоньку выросли настоящие перья, мы начали побуждать их к полету. Как и с Никой, нам нужно было им помочь развить мускулы и натренировать суставы, чтобы потом стимулировать инстинкт полета. Моя задача состояла в том, чтобы стартовать, небольшими спиралями подняться метров до десяти и потом приземлиться. Так поступали журавли-родители, чтобы показать пример своим малышам. Короткие низкие полеты по кругу — это настоящая тренировка сил, чтобы развить мышцы, которые работают в крыльях и органе управления — хвосте. Птенцы, естественно, не могли успевать за мной на бегу, но бежали, били крыльями, подпрыгивали, и, в конце концов, отставали. Озабоченно они провожали меня взглядом, опасаясь, что я не вернусь. И как только я опять касался ногами земли, они, спотыкаясь, бросались мне навстречу и получали в награду еду от того, кого они считали своим отцом.

Я увеличивал расстояние, садясь уже в 500 метрах дальше. Постепенно им стало удаваться отрываться от земли и пролетать десять—пятнадцать метров — не более, потому что у них еще не было полного оперения и еще не хватало сил для настоящего полета. Но подпрыгивая раз за разом, они в конце концов догоняли меня, запыхавшись, с растрепанными перьями. Сколько же нужно было терпения! В этой области все было неизведанным. Не было учебников, на которые я мог опереться и которые могли бы облегчить мою задачу. Мне нужно выполнить задачу родителей и научиться понимать поведение моих малышей.

Все усилия были щедро вознаграждены, когда 20 июля Дон стартовал сразу за мной и в нескольких метрах позади меня пролетел без остановки почти

полкилометра. При этом еще и сделал пару поворотов. Мы сели вместе. Для меня, для Сорокина, для всех биологов центра это был великий момент. Наш метод оказался успешным. Если за мной полетел один птенец, то не было причин для того, чтобы рано или поздно не полетели другие. В стае, может быть даже клином, чтобы затем осуществить первый уже большой перелет.

Обучить птенцов искать пищу было веселым, но непростым занятием. Настало время отказаться от услуг моего «клюва» и обучить их быть самостоятельными. Мы пошли на край болота, чтобы поискать в воде лягушек, червяков, водяных жуков, моллюсков и другие лакомства. Я, естественно, был в своем белом костюме журавля. Сидя на коленках, я искал своей наручной куклой съедобные существа и был поражен реакцией моих птенцов. Как и у человеческих детей, первой фазой коммуникации были наблюдение и повторение. Так, сначала они внимательно наблюдали за мной любопытными взглядами, а потом стали все повторять. Прошло совсем немного времени - и вот уже все увлеченно копошатся клювами в иле.

То же и с питьем, которое было вовсе не таким инстинктивным, как предполагалось. Этому я тоже должен был их обучить. Собственно, глотание происходило, конечно, уже автоматически, но не набирание воды в клюв. Я обучал их на практике: захватывал воду моей наручной куклой, которую держал как ложку, и потом задирал ее вверх, чтобы вода могла течь в горло. Потом все это повторял. Когда птенцы пытались это повторить — совсем как дети, повторяющие поведение взрослого, — произошла только одна неудача. Они спотыкались, падали в воду и выходили полностью перепачканные в иле. Комичный и трогательный спектакль. Но терпение, с которым они тренировались, подтверждало правильность метода. Явным преимуществом было то, что у птиц успехи можно увидеть очень быстро: тому, что осваивает ребенок трех лет, они обучаются за две недели.

Преодолевая их недоверие к человеку, я посвящал им очень много времени. А ведь нужно было научить их бояться самого большого их врага. Для этого я взял в сообщники одного коллегу. Пока мы копошились посреди луга, я со своим дельтапланом на спине, вокруг меня — птенцы, вышагивающие, словно на ходулях, и клюющие вокруг в поисках вкусных насекомых, вдруг появлялся биолог, одетый в нормальную одежду. Он, крича, бросался на нас, пугая. Увидев его, я бросался в противоположном направлении и пускался в полет. Птенцы следовали за мной. На безопасном расстоянии, метров через 200, мы опять приземлялись.

Их успехи поражали нас буквально во всем. Как и в случае с Никой, главную роль инстинкт. Когда в заключение журавли освоили тайны парящего полета и научились использовать восходящие потоки, чтобы экономить силы на перелетах средней дальности, а также были в состоянии находить себе пищу и убегать от человека, мы с Сорокиным решили объявить первую фазу импринтинга, запечатления в памяти, завершенной. Настало время двигаться в Сибирь, чтобы вернуть им первоначальную родину.

Сибирь

Рев сильного двигателя доходил до кабины транспортного самолета. Я отстраненно смотрел в иллюминатор на равнины под нами. Реки, озера, леса, болота. Тундра, насколько хватало глаз, от одного горизонта до другого. Ни дорог, ни домов, никаких творений рук человеческих, которые нарушили бы красоту нетронутых ландшафтов.

Все там, внизу, было гигантским. Болото — не просто сырая плоскость, а целый регион. Каждый лес — целая метрополия деревьев. Пока мы на тяжелом транспортном самолете летели над этой чужой пла-

нетой, я ощущал себя крохотной частичкой материи, песчинкой над пустотой. Я шел на встречу с другим видом пустыни. Мне действительно стало это ясно только теперь, когда я вместе с другими членами экспедиции летел пять часов от Москвы до Полярного круга за пределами границ привычного мира. С помощью книг и документальных фильмов я сделал все, что было в моих силах, чтобы подготовиться к этой местности, но из-за недостатка времени я не мог осуществить разведку места, чтобы реально осознать трудности. Никакой текст, никакая карта не могли передать это ощущение угрожающего великолепия, возникающее перед этой игрой природы. Эту пустыню, которую я рассматривал с истинным благоговением, мне предстояло перелететь в обратном направлении, но не на самолете.

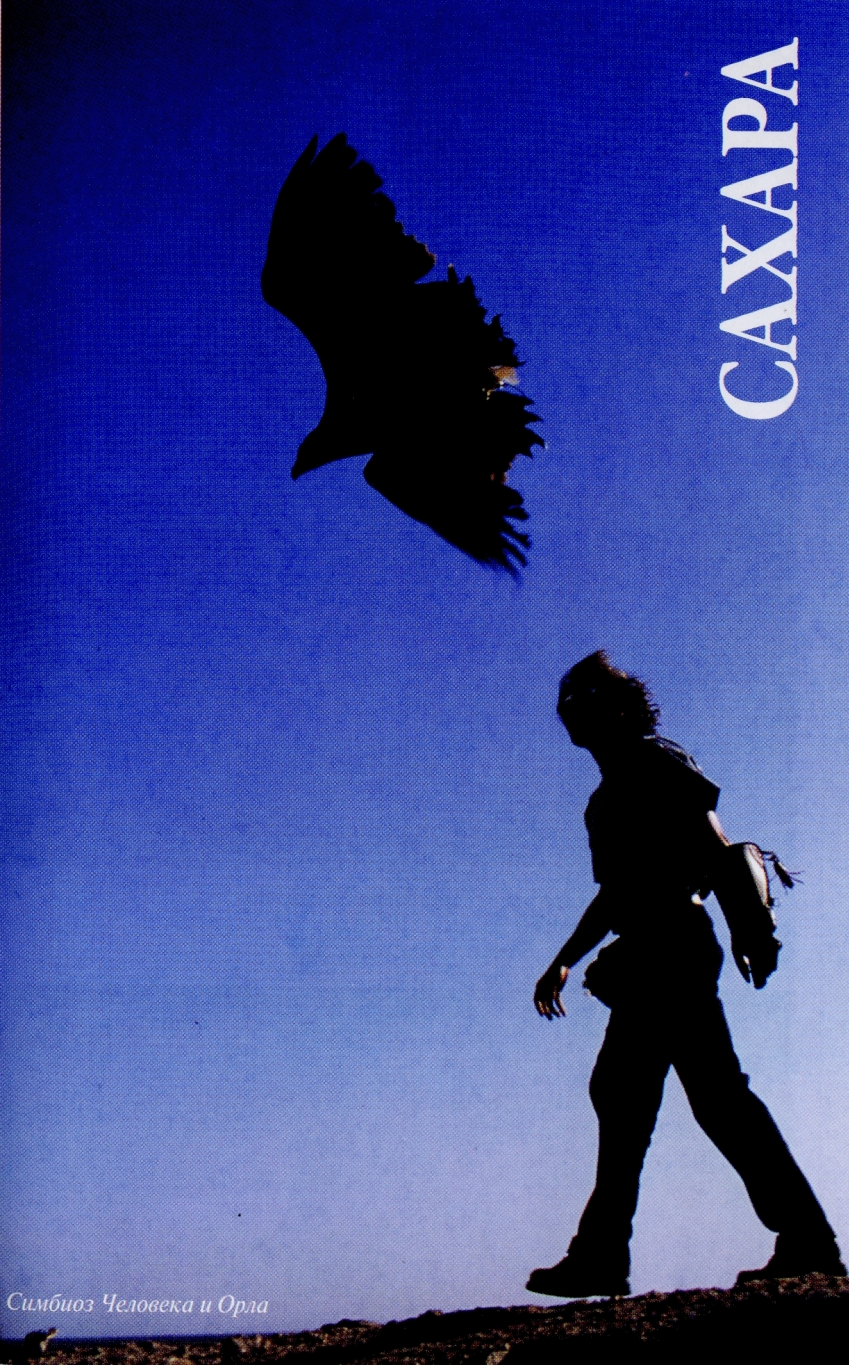
Я пытался получить как можно больше информации от Сорокина, который провел здесь некоторое время при подготовке проекта. Он и другие коллеги пролетели этот участок бог знает, сколько раз. Сибирь стала для них второй родиной. Экспедиция состояла из двух команд: с одной стороны — те, кто обеспечивал техническую подготовку, с другой — команда биологов, отрабатывающих научные цели экспедиции. Около пятнадцати человек, умнейшие люди, полностью отвечающие требованиям. Все русские. У меня с ними было отличное взаимопонимание. Нас объединяла радость совместного выполнения эксперимента большого научного значения.

Мы приземлились в Салехарде, столице полуострова Ямал, единственном на земле городе, через который проходит Полярный круг. Мы перегрузили всё в оставшийся от афганской войны военный вертолет, ожидавший нас в полной готовности на маленьком аэродроме. При этом следили, чтобы журавли перевозились в своих транспортировочных клетках с максимальной осторожностью. Так за несколько рейсов все наши грузы и мы сами ночью 14 августа добрались до места, где был разбит базовый лагерь.

Куноват — это большой заповедник в устье реки Обь. Исходили из того, что сибирские журавли до вымирания гнездились именно здесь. Словно в отрезанном от мира регионе, забытом центральными властями, казалось, что время здесь остановилось. Все было диким и первозданным. У меня было ощущение путешествия во времени на пару веков назад, в наполненную красотой нетронутую природу.

Люди тут живут в маленьких деревеньках по нескольку домов, удаленных друг от друга на сотни километров. Во время полярного лета они вместе со стадами оленей—карибу переселяются в простейшие кочевья в тундре. Между отдельными общинами нет почти никаких контактов, потому что путешествие в лодке по реке очень долгое. Куноват — это, так сказать, главное место с маленькими низкими домишками, обычными для холодных стран, потому что их легче отапливать. Почти все дома деревянные, некоторые из них — на сваях, чтобы не заливала вода, чтобы легче было просушивать ветром и чтобы через пол не проникал холод мерзлоты. На языке ямальских ненцев Куноват означает «гора». На самом деле, местечко располагается на холме, который возвышается над Обью не более чем на 50 метров. В это время года это единственное, что видно над водной поверхностью. Необычно высокая температура привела к большему, чем обычно, таянию льдов, потому река вышла из берегов и затопила большую часть местности. Рядом — пара картофельных полей и луг, на котором пасутся несколько коров «богачей», дающие им молоко для сыра, который потом можно обменять на другие продукты ту же картошку, хлеб или рыбу. Тундра вокруг взяла людские поселения как в клещи.

Нашим убежищем стал маленький дом на восточном берегу, удаленный от деревни на несколько сотен метров. Я был поражен, узнав, что место, где мы находились, в сталинские времена было ГУЛагом. Такие места в коллективной фантазии могут принимать почти нереальный вид, но увидев их собствен-



Симбиоз Человека и Орла

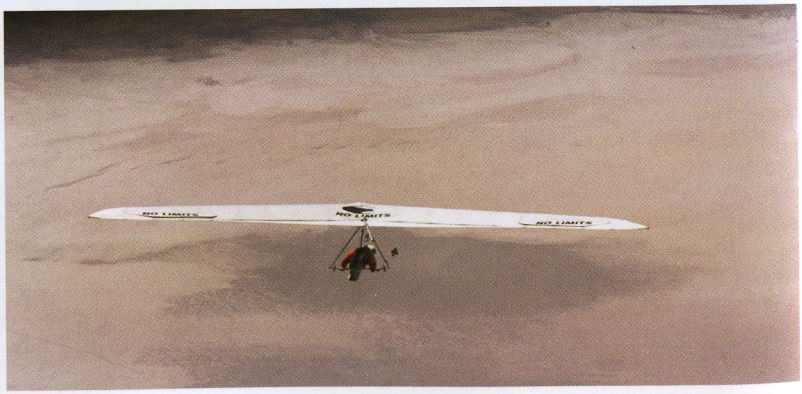


Последний этап «Вслед за орлами: прибытие в аэропорт Катании



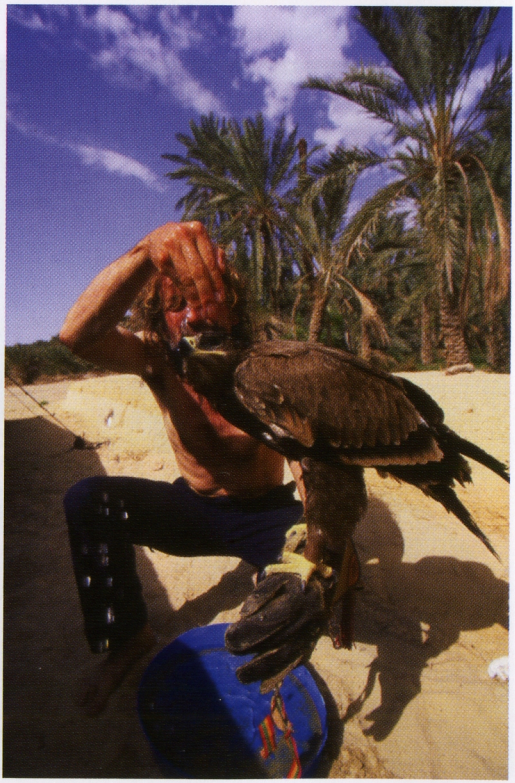
Свободный полет в последнем термике перед Нефтой

Пересечение Шотт-эль-Джерида





С Никой после напряженного этапа



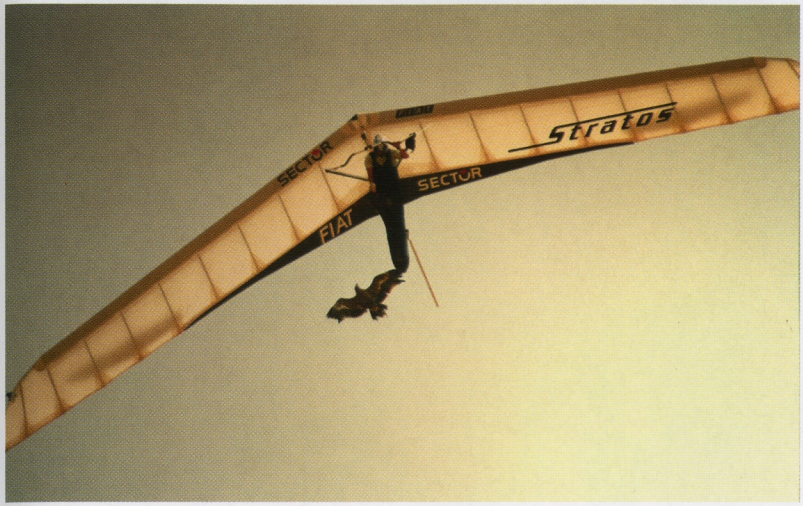
Утренний туалет в базовом лагере а Таузаре



Планирование дневного маршрута с Массимо и Уго

Базовый лагерь в пальмовом лесу Таузара





Полет с Никой над Сахарой



Первый этап пересечения Сахары: над дюнами Онг Джемаля

Примерно на 4000 метрах над хребтом Орбата





Победа Ники



Старт Ралли фараонов а Каире: над пирамидой Хеопса в Гизе



Ралли фараонов: на мотодельтаплане над долиной Нила



Пересечение марокканской части Сахары



Утреннее пробуждение вблизи Ванцетура, север Сибири

СИБИРЬ



После долгого этапа мы приземлились в Национальном парке Армизон



Дон и Енисей в Куновате



В 1000 километров от старта у полярного круга

Кормление с помощью манекена в Окском центре





В сердце Сибири: с семьей ненцев у костра

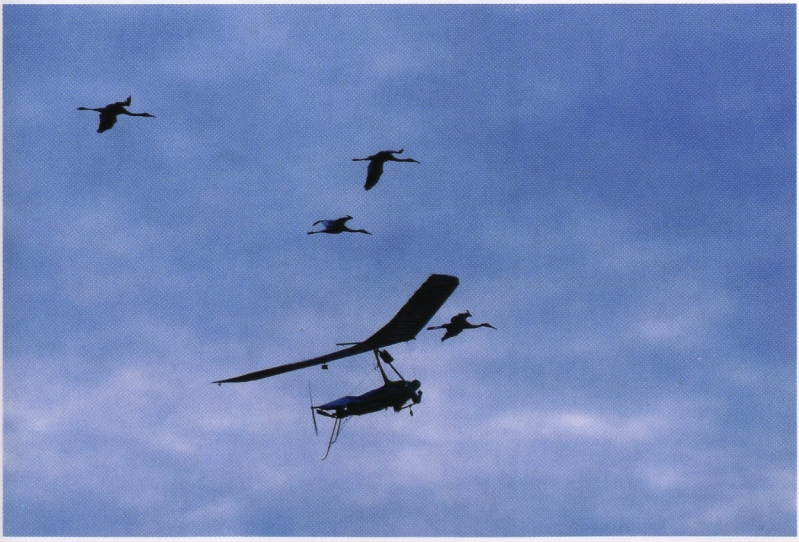
Центральная Сибирь. Полет клином вблизи Увата



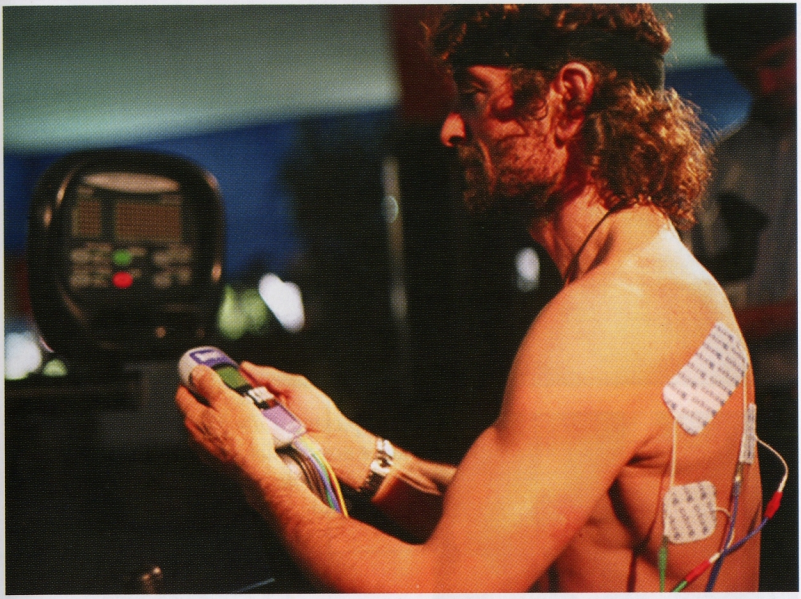


Над тайгой зреет буря

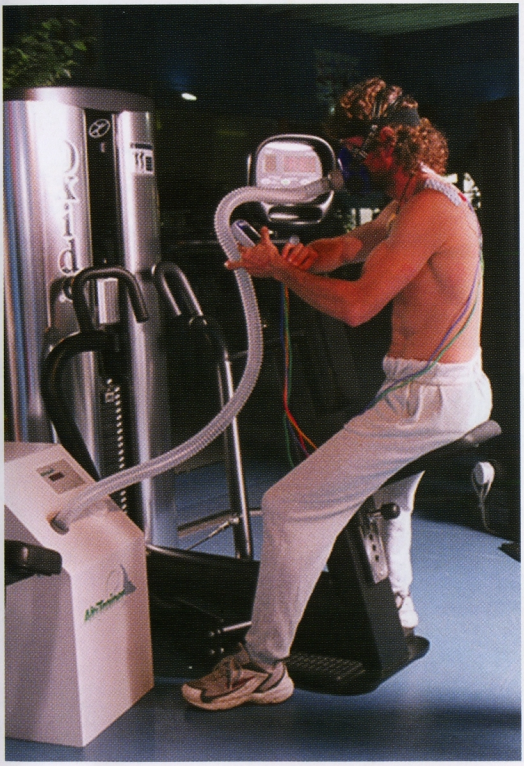
Учебный полет около Куновата



Над Юрой. Высота полета 7010 метров



Тренинг с электростимуляторами



Для проверки возможностей при недостатке кислорода была проимитирована высота 8000 метров



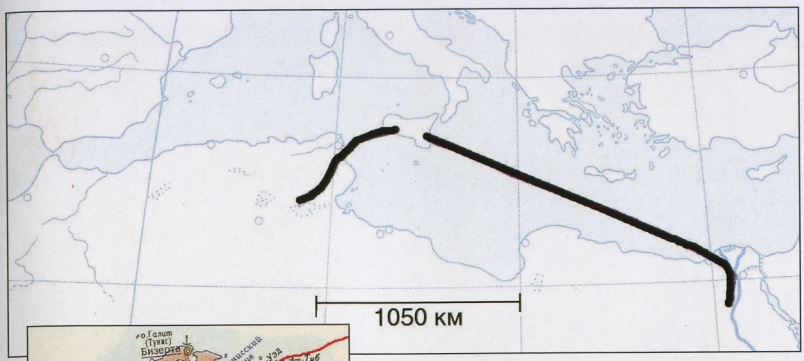


С Габриэлой и Джоэлой после покорения мирового рекорда по набору высоты в 1994 году

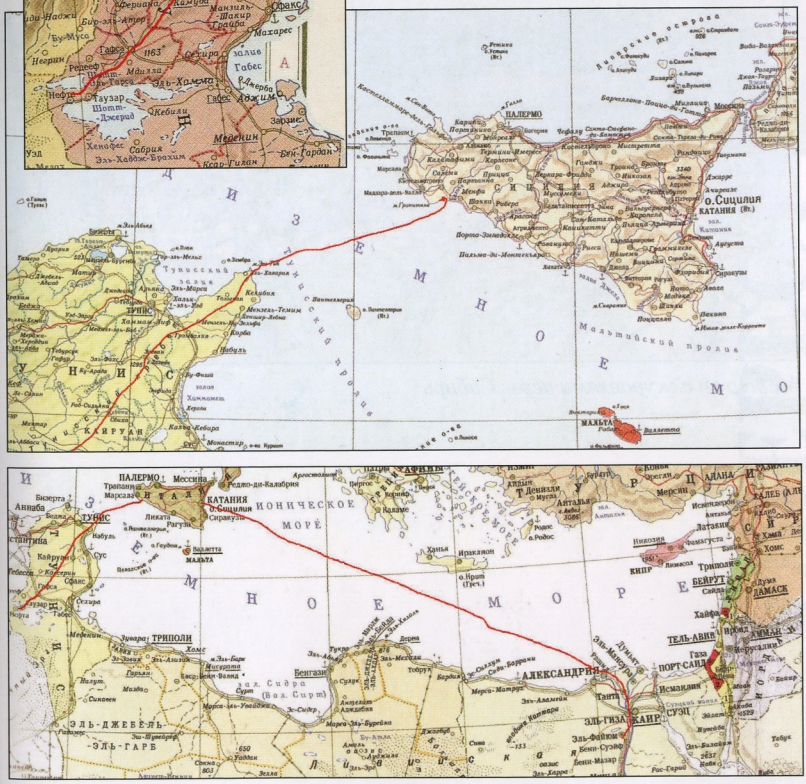
Отпуск с семьей в Стокгольме

Иван планирует первый маршрут





Через Сахару и Средиземное море



Катания – Каир



Маршрут с журавлями через Сибирь



Раннее утро 24 мая 2004:
Решение о перелете откладывается

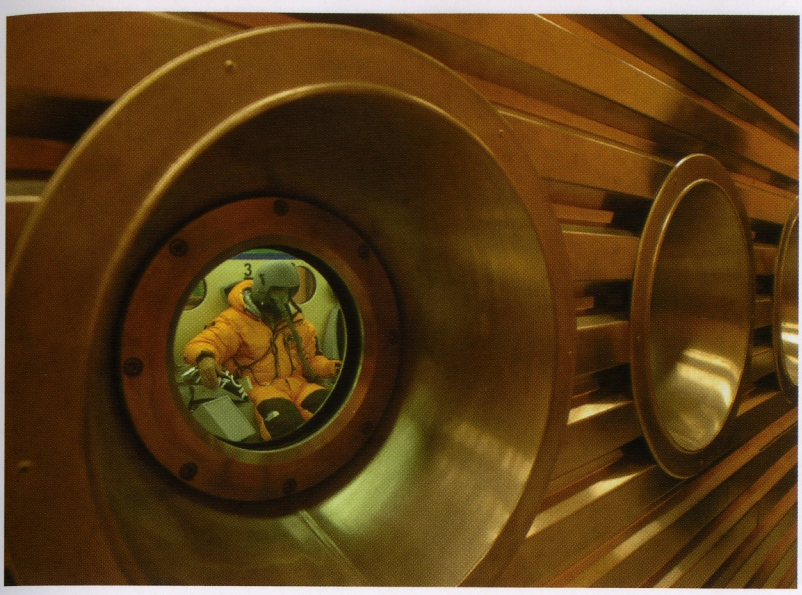
ЭВЕРЕСТ



На северном ребре Эвереста – по ту сторону «Зоны смерти»

С Дава Шерпой в базовом лагере под Эверестом в 2003 году. Планирование восхождения на вершину





Барокамера итальянских ВВС

Испытание в барокамере

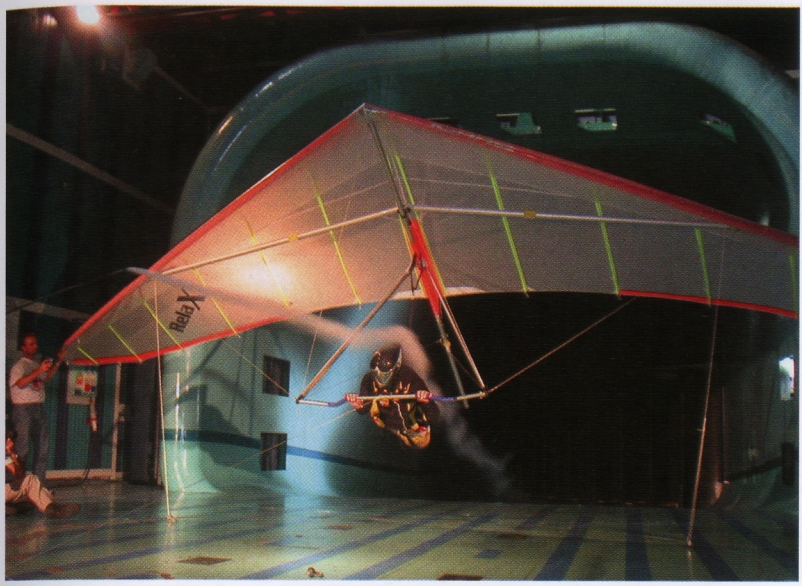




С Чуми в Сицилии

Мы готовы к охоте





Испытание в аэродинамической трубе

Испытание в климатической камере





Закупка продуктов на рынке в Катманду

Мы с Геей в школе Хиллари в Катманду





Построение военной полиции в Лукле

Девочка-шерпа в Намче-Базаре очарована Геей





Мы с Геей в базовом лагере в Тьянгбоче



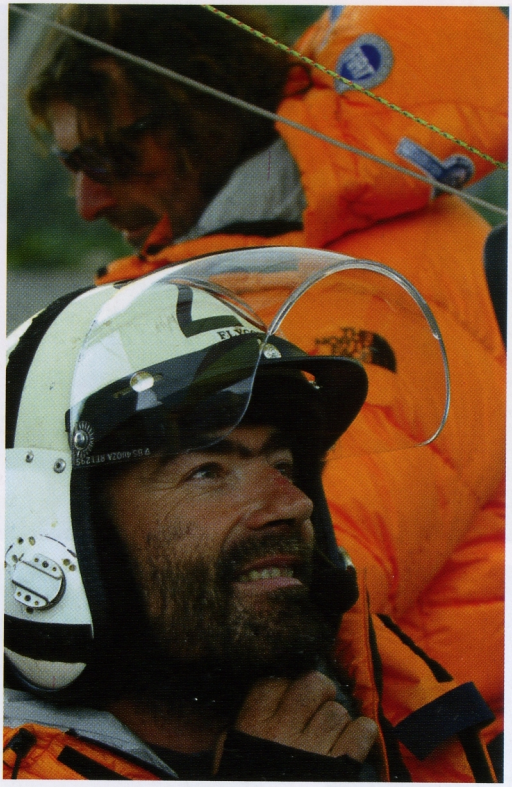
Учебный полет с Геей



Короткий маршрут с Геей в долине Кхумбу

Приземление на полосу в Тьянгбоче





Ричард Мередит перед разведывательным полетом над долиной Кхумбу

Утро 24 мая 2004 года: Максимальная концентрация перед стартом





Последние приготовления в перелету

На пути к цели





Полет над крышей мира

Прямо над ледопадом Кхумбу





Возвращение в Луклу
после покорения Эвереста



Заход солнца. Полет на параплане
в сопровождении Геи к базовому лагерю в Тьянгбоче

ными глазами, поражаешься их банальности. Мы жили все вместе в общей комнате, стены которой наверняка видели в прошлом большие страдания. Мы жили каждый в своем спальном мешке, но цель у всех была общая.

В первые дни погода была неустойчивой. Пришедший с Северного полюса штормовой ветер приковал нас к земле и задержал не только наш старт, но и не давал мне делать локальные вылеты с журавлями, которые должны были закреплять запечатленную информацию. Казалось, что все опять ополчилось против нас. При этом было вовсе не холодно. Наоборот, мы целый день потели при сооружении стартовой площадки. Ночью было прохладнее. Днем температура была от нуля до десяти градусов, ночью - от нуля до минус десяти. Все же лучше, чем минус сорок или даже минус пятьдесят зимой, которые действительно трудно переносить. Зимой тут приходится подогревать топливопроводы автомобилей, чтобы топливо в них не замерзало.

В Куновате люди, несмотря на исключительную бедность, живут с большим достоинством. В отличие от некоторых арабских стран тут нет нищих или детей, выпрашивающих конфету. Ни у кого нет ничего лишнего. Когда мне приходилось иногда бывать в семьях, я видел скромные жилища, лишенные каких-либо удобств, которые мы считали обязательными. Электрический свет был лишь несколько минут в день, когда дизель-генератор давал ток для всего селения. Топливо сюда трудно доставлять, потому его нужно использовать только очень экономно. Электроэнергия применяется только для отопления, а для приготовления пищи в тайге собирают дрова. Нам повезло, что летний свет облегчал жизнь — в зимние месяцы здесь все гораздо суровее. Постоянные сумерки давят своей тенью на деревни, некоторые дни проходят вообще без света. Из-за такого резкого контраста люди летом, когда долго светло, счастливы и улыбаются, а зимой холод и темнота загоняют их в дома.

Ненцев, небольшой кочевой народ, живущий на Крайнем Севере, я встретил впервые. Меня поражало, насколько они похожи на североамериканских индейцев и эскимосов своими почти монгольскими чертами лица, которые можно встретить на всех континентах вдоль Полярного круга. У них малый рост и плоские лица с выдающимися скулами, миндалевидные глаза и гладкие черные волосы. От холода они защищаются звериными шкурами, летом — без меха, а зимой — укутываясь в мех хаски или карибу, или даже в медвежий, если повезет. И обычаи у них на этой широте схожи: от шатров типи и до шаманизма. Кажется невероятным, но и сегодня, в третьем тысячелетии, происходят миграции населения. Целые народы, например, ханты, следуя за климатическим условиями, перемещаются на юг, словно перелетные птицы. Большие переселения всегда обусловлены стремлением к выживанию. Перестав находить пищу, кочевники снимают свои типи[1], грузят их на нарты, которые тащат собаки или олени, и переселяются на юг, где климат хотя все еще очень холодный, но, однако, более переносимый.

Когда я бродил среди домов Куновата, не могу сказать, что меня принимали особенно дружелюбно. Во взглядах людей я часто читал некоторую враждебность. Сначала я думал, что, учитывая наше вторжение, это нормально для такого маленького и отрезанного от внешнего мира местечка. В конце концов, мы ведь были всего лишь «городскими», нашествия которых тут бывали.

Но я ошибался, причины были гораздо глубже. В их культуре журавли считались «райскими птицами», связующим элементом между человеком и небом. Им приписывалось задание вести души умерших в рай. Вымирание журавлей создало болезненную пустоту

[1] У нас их называют чумами. *Прим.перев.*

в мифологической и религиозной системе этого народа. Сорокин рассказал мне, с какой готовностью и великодушием поддерживало население проект раньше, с каким желанием они хотели сделать хоть что-то для возвращения журавлей. Теперь они были более сдержанными. И не потому, что утратили свое общеизвестное великодушие, а потому, что относились к нашему методу более, чем скептически.

Я никак не мог дождаться, чтобы их убедить и продемонстрировать им все возможности странного устройства, от которого я ни на мгновение не считал себя отделенным. Но обстоятельства были против меня. Погода оставалась плохой, ветер все усиливался — шел дождь и даже снег. Так продолжалось шесть, семь дней. Это все больше убеждало людей из Куновата, которые никогда не видели меня в полете, в том, что тут нет ничего серьезного и даже речи никакой не может быть о научном проекте. И не только это. Ведь и молодые журавли при плохой погоде не могли познакомиться с новой обстановкой. Но как минимум в своей клетке они имели время для акклиматизации. С журавлями мы отлично понимали друг друга. Меня очень тронуло, что когда мы приземлились на большом вертолете, я натолкнулся на взгляд Дона, который испуганно искал у меня утешения. С момента их рождения я стал для них неотъемлемой важной личностью.

За время ожидания мы подготовили несколько стартовых площадок. Я выбрал поляну, полосу травы, слегка спадающую к Оби, ограниченную на юге Обью, а со всех остальных сторон — степью. Кирками и граблями мы выровняли местность и подготовили ее для маневров. Потом оборудовали катер, который должен был сопровождать перелет по воде. Я в это время готовил мой дельтаплан. И, тем не менее, время проводить было трудно.

Питание было не очень разнообразным. Это была в основном картошка, но не очень много. Землю тут обрабатывать сложно и урожаи мизерные. Если нужно что-то посадить, то не более чем на пятьдесят

сантиметров в глубину, потому что глубже земля замерзшая, как камень. Там вечный лед. У входа в дома я видел в стене ниши, обшитые деревом и покрытые доскам. Это был их холодильник, в котором сохранялась температура пять градусов Цельсия, идеальная для хранения продуктов - если, конечно, им удавалось положить туда какие-нибудь припасы.

Другим вкусным продуктом была речная рыба. За короткое летнее время люди здесь становились речными рыбаками. Рыбы здесь много и готовят ее всеми мыслимыми способами. Часть высушивается на зиму, солится или коптится. Остальное съедается в свежем виде, обычно в супе или маленькими сырыми кусочками с солью. Суп из осетра очень вкусен, даже если осетра мало, а много картошки. Здесь осетров так же много, как у нас — форелей. И, естественно, полных икрой - одним из моих главных источников протеина. Свежевыловленный осетр — большой деликатес.

Рыба и картошка или картошка и рыба. Каждый день. Но с этим я жил вполне хорошо. Позже, в своем путешествии, я мог об этом только тосковать. Я и сейчас, чтобы вспомнить время, проведенное в Сибири, с удовольствием ем сырую рыбу, правда, морскую.

Выбор напитков был тоже ограничен: речная вода или водка. Количество водки, которое там выпивают люди, меня ужаснуло. То ли из-за холода, то ли из-за пустоты, алкоголизм в Сибири — настоящий бич. Одинокий, брошенный на самого себя и забытый миром, человек бессилен перед внедрением больших нефтяных компаний, пришедших на берега Оби — здесь, под равниной, прячутся самые большие на земле запасы углеводорода. Он ищет убежища в безмерном потреблении национального напитка.

Не приводя к эксцессам, водка стала основополагающим элементом жизни и наших ученых. Вскоре после прибытия мне кое-что бросилось в глаза. Бродя по базовому лагерю, я под грузами обнаружил несколько ящиков, один из которых из любопытства вскрыл, потому что на нем не было никаких надпи-

сей. Там были бутылки с водкой. В другом ящике тоже. Было больше двадцати литров.

— Там что, в этих ящиках? — спросил я одного из ученых.

- Водка, - ответил он мне, как будто это было самим собой разумеющимся.

У нас часто бывали в гостях уважаемые в деревне лица или кто-нибудь из окружающих мест. Долгом гостеприимства было оказать им уважение любой ценой. И для меня, непьющего, это стало настоящей проблемой. Я не хотел никого обидеть, отклонив тост, потому делал вид, что пью вместе с ними. К моему счастью водка имеет цвет воды, так что в длинном ряду наполненных до краев стаканов стоял и мой, но «поддельный». По очереди кто-то вставал и говорил тост. В том числе и я. «За итальянско-русскую дружбу!» — восклицал я, и все залпом осушали стаканы. У Сорокина сразу же возникло подозрение — в этом я был уверен, — но он никогда не настаивал, чтобы я пил действительно. Для них все это было древней традицией и признаком дружбы.

В один из этих дней произошло нечто удивительное. Хотя дождя и не было, но дул сильный ветер. Я находился на стартовой площадке, где как всегда мечтал о лучшей погоде и проводил ежедневное техобслуживание дельтаплана, как ко мне подошел один из биологов. На ломаном английском он сообщил, что узнал от одного из людей, что кто-то из местных влиятельных лиц наблюдает за мной и изучает и анализирует каждый мой шаг. Это был день, когда мне нужно было много работать, поэтому я был утомлен и раздражен: «Постой, ну и что?» — спросил я, прервав работу у дельтаплана. Биолог сказал, что по слухам кто-то из тундры наблюдает за каждым моим шагом. И ничего больше не добавив, ушел.

Не зная, как реагировать на это сообщение, я уставился в плотный кустарник на краю поляны за мной, чтобы, возможно, увидеть моего тайного наблюдателя. Но не обнаружив там никого, продолжил работу.

Талисман

Наконец через несколько дней наметилось улучшение. Вечером небо заметно прояснилось, и я задержался на старте, чтобы проработать план полета на следующий день.

Случайно глянув в направлении тундры, я заметил там в кустах какое-то движение. Я сделал вид, что ничего не заметил, но увидел, что это был человек, который высунулся, чтобы наблюдать за мной. Я жестом поприветствовал его, но он исчез из поля зрения. Я позвал одного из многих любопытных, которые толпились вокруг старта, и с помощью жестов и одного из подошедших биологов спросил, кто бы это мог быть. Мне сказали, что это, без сомнения, местный шаман, который очень сомневался в пользе нашего проекта с журавлями. Так и выяснилось, кто был этим таинственным наблюдателем. Меня вовсе не обрадовало то, что даже шаманы были против меня. Не хватало еще, чтоб он меня заколдовал каким-нибудь проклятьем.

На следующее утро я встал очень рано, и меня ждало безоблачное небо. Впервые ветер не препятствовал полетам. Я сразу же отправился на поляну, собрал дельтаплан и стартовал один, без журавлей, чтобы разведать местность и оценить воздушную обстановку. Я опять был в форме. Это был мой первый полет над Сибирью. Ни шаман, ни жители Куновата не могли теперь меня обвинять ни в чем, не понимая, зачем я здесь. Я опять был в воздухе и был счастлив.

Я летел над нашим лагерем. Маленькая поляна, которая спускалась к Оби, была уже мне сверху знакома. Я столько раз мысленно летал над ней, что теперь знал все аэрологические ловушки. Я пролетел низко над вольерами и увидел, как шесть моих спутников вытянули шеи и искали в небе знакомый шум крыла и вспомогательного двигателя. И у них, как и у меня, была потребность подняться в воздух. Я летел над деревней, над рекой, над тундрой, и моя кровь

после многих дней вынужденного бездействия опять потекла быстрее. Я летел в холодном рассветном воздухе полярного круга, и инстинкты мои проснулись опять.

Когда я вернулся, вся команда собралась на небольшой летной дорожке, которую мы соорудили из ничего на 66-м градусе широты. Из деревни прибежали жители, которые наблюдали полет. Хотя мне и не нужно было делать из полета шоу, но в этом случае я сымпровизировал небольшой воздушный цирк, сделав пару пике и крутых винговеров — поворотов через крыло. Эта моя акробатика восхитила не только публику, но и взбодрила меня самого вновь поступившим в кровь адреналином. На посадке я был вознагражден большой чашкой горячего кофе — и никогда еще награда не была так к месту.

Я повторил тренировку после обеда, на этот раз со своей птичьей стаей. Биологи надели свои белые костюмы — все мы сияли вновь обретенным оптимизмом. Пока я готовился в старту, журавлей выпустили из клетки. С распростертыми крыльями они сразу же подошли ко мне на другой конец поляны. Счастливые от возможности летать опять, они метровыми прыжками преодолели пятидесятиметровую дистанцию.

Мы взлетели за один раз. Ветер был отличным, он дул спереди вверх на склон, который был моей взлетной полосой. Облака, освещаемые низкими лучами солнца, были похожи на небольшие комки ваты. Погода в Северной Сибири — это что-то особое. На высоте часто дует сильный северный ветер, в то время как внизу довольно спокойно. Летом солнце никогда не поднимается выше 45°, при этом оно никогда не исчезает за горизонтом. Его видно все время, но греет оно слабо. Термики — мягкие, их много, конденсатной воды в кучевых облаках — мало. Поэтому у Полярного круга я никогда не мог подняться выше 1500 метров.

Мы летали около получаса. Пролетая метрах в двухстах над домами, я увидел внизу небольшую

толпу. Они показывали пальцами на меня и мою необычную эскадрилью. Мы еще раз пролетели над ними, приветствуя, а потом пошли на посадку. Коллеги пытались отогнать любопытных от места посадки, чтобы их не увидели журавли. Так что мне пришлось кружиться над местом посадки, пока Сорокин по рации не сказал, что все о'кей. Несколько минут — и мы вместе с журавлями были на земле. Птицы выглядели усталыми, но довольными. Поместив их в вольеры, мы удалились, сохраняя приличествующее случаю молчание.

И только теперь разразилось ликование. За всю свою жизнь ненцы видели в небе только самолеты или военные вертолеты. Мой дельтаплан, не имеющий никаких военных намерений, а предназначенный, прежде всего, чтобы вести за собой журавлей, покорил их. Человек тридцать обнимало меня, множество рук пожимало мою. Все видели, что чужак со своим странным крылом действительно мог вернуть им потерянный миф.

Мне не удалось провести после полета запланированное обсуждение с Сорокиным и биологами, чтобы проанализировать летные способности журавлей. Меня буквально похитили. Меня водили из дома в дом, чтобы показать всем, угощали всем, что было. Это был великолепный момент для меня и для всей нашей экспедиции, благодаря которой я попал в это место. Как и в Сахаре, и в других бедных странах, гость — это почетный гость, которому предлагается самое лучшее, что только есть. С этого момента это стало не только спортивным мероприятием, которое я переживал, но и очень важным человеческим деянием. Никакое приключение не бывает для меня дороже, чем обмен между культурами, обмен знаниями и внутреннее обогащение. В частности, с ненцами возникла глубокая дружба.

В следующие дни я летал вместе с журавлями, чтобы, наконец, перейти ко второй фазе импринтинга, когда они должны были запомнить места, где

им нужно будет жить после возвращения. Это были короткие полеты, но с медленно увеличивающимися расстояниями - им нужно было научиться доверять своей местности. Вода в Оби стояла так высоко, что было нелегко находить места возможных аварийных посадок. Мне приходилось садиться на самых узких кусочках суши вдоль берега, а часто даже почти на воду — на мелководье глубиной в несколько сантиметров. Я чувствовал себя как на океанском корабле в открытом море.

Нам нужно было отработать технику поиска пищи в новой обстановке. В 4000 километрах от Центра на Оке была, конечно же, совсем другая флора и фауна и я хотел дать моим журавлям как можно больше, чтоб они и в будущем могли быть полностью самостоятельными. Так, в следующие две недели я делал со своими спутниками все более дальние вылеты, а каждая посадка продолжалась поиском пищи на берегу. Я и сам научился многому, потому что выживание в Сибири — это вызов и человеку, и животным. Пока мои журавли во время путешествий набивали животы лягушками, насекомыми и червяками, я вовсе не собирался таким коренным образом изменять свой рацион. Я учился ловить рыбу и распознавать съедобные луковицы и плоды растений. Я узнал также, что есть рыба, которую нужно избегать, так как в ней есть микроскопические черви, которые могут доставить неприятности организму человека даже через несколько лет после попадания в желудок.

На берегу я обнаружил пресноводных моллюсков. Их зеленовато-черные раковины отличались от мидий, но содержимое было таким же. Однажды после обеда я насобирал пару килограммов, чтобы сварить с ними спагетти. И хотя не хватало нескольких специй, типа помидоров, чеснока и перца, но запах был похожим. Во все свои путешествия я всегда беру то, что нужно для приготовления итальянского соуса. В конце концов, у всех бывают свои причуды, почему бы не иметь их и мне? И у меня в личном багаже всег-

да были эспрессо и спагетти. По крайней мере, вначале, пока припасы не заканчивались.

Вечером состоялся праздничный ужин: спагетти с моллюсками. Никто из коллег их не ел, они даже не проявили любопытства хотя бы попробовать их. Наоборот, некоторые с отвращением смотрели, как я их готовлю. Недоверие исчезло тогда, когда они поняли, что это и будет весь ужин. Я нашел его отличным, но точно не знаю, что они об этом думали. Никто из них не просил меня еще раз когда-нибудь сварить спагетти с моллюсками.

С Сорокиным мы каждый день устраивали совещание, чтобы проверить состояние дел. После каждого полета он записывал данные, которые были получены за день. Делал это скрупулезно и на основе этих записей мы определяли научное задание на следующий полет. Тем временем наш катер был готов к отплытию, но мы ждали, пока немного спадет вода.

После первого полета мы приобрели благосклонность нашей публики. Нужно было не так много, чтобы начальное недоверие населения перешло в активное соучастие. Народ приходил из окрестностей, чтобы посмотреть, что мы тут делаем. Распространилась весть, что райские птицы вернулись. Я бы никогда не подумал, насколько они важны для людей, не имеющих потребности в защите природы. В этом было что-то почти мистическое. Но я очень радовался, что они изменили свое мнение обо мне. А кроме того, и погода установилась хорошая, и мой маленький школьный класс получал по всем предметам хорошие оценки. Был ли это действительно ветер счастья, который теперь стал для нас благоприятным?

Однажды утром я, как обычно, уже в полшестого был на ногах и вышел на улицу, чтобы посмотреть на небо. Оно было в легкой дымке, потому что уже наступил конец солнцестояния, времени, когда опять начинала наступать ночь. Я был один, из нашего лагеря не доносилось ни звука. Вдали спала деревня, вокруг, над рекой, висел легкий утренний туман. От

холода я потер руки и поплотнее запахнул куртку, а чтобы восстановить кровообращение, постукивал ногами друг о друга. И тут увидел, что по реке приближается лодка. Гребец был один, и я пытался рассмотреть, кто бы это мог быть. В раннем посетителе я узнал того человека, который накануне следил за мной из кустов.

Он ловко выпрыгнул из лодки, привязал ее на берегу и подошел ко мне. Ростом он был не больше полутора метров, а лицо было таким морщинистым, что возраст определить было невозможно. Сначала я думал, что ему лет семьдесят, но когда всмотрелся, то понял, что с таким же успехом ему могло быть и пятьдесят. Он молча подошел ко мне и поприветствовал кивком головы, затем взял за руку и потянул за собой. Я знал, кто он такой, и, не обнаружив в его поведении враждебности, пошел за ним.

Мы шли в тундру через низкий кустарник, из которого он раньше наблюдал за мной. Мы шли по узкой тропинке, которую он прощупывал палкой, и попали на полянку, на которой стоял чум. Мы вошли. В темноте светился огонь небольшого костра — значит, тут совсем недавно кто-то был. Жестом шаман пригласил меня сесть на бревно, покрытое шкурой карибу. Он бросил в огонь горсть какого-то порошка и сразу же распространился запах ладана. Потом он что-то поискал в маленькой коробке. Я пытался понять, что же он делает, что происходит. Что он хотел мне сказать? Мне нужно было участвовать в церемонии?

Он повернулся, в его руках был небольшой предмет, что-то вроде косточки, висящей на шнурке. Когда он захотел повесить ее на меня, я промедлил, но он улыбнулся и показал, что хотел бы сделать это сам. Тогда улыбнулся и я и наклонил голову. Он повесил цепь и начал говорить тихо и торжественно на своем языке. Может быть, это была молитва или заклинание. Он крепко прижал меня к груди и вышел. Церемония, в течение которой я не открыл рта, была

окончена. Молча мы вернулись в лагерь. Я нащупал предмет, висящий у меня на шее. Это был зуб, звериный зуб.

В лагере мы распрощались, обнявшись напоследок. Он сел в лодку и исчез. Рассказав чуть позже об этом Сорокину, я узнал, что мне был подарен зуб сибирского медведя. В культуре ненцев это талисман, который приносит самую большую удачу. Очевидно шаман, увидев мои полеты с журавлями, изменил свое мнение обо мне и захотел своей молитвой напутствовать меня. Я был очень рад этому. После легкого завтрака с кофе и вяленой рыбой я решил сразу же пойти к чуму в тайгу, чтобы поблагодарить его. Я боялся, а не подумал ли он, что я отверг его подарок. Тропинка, по которой я шел пару часов назад вместе с ним, вывела меня на ту полянку. Или, по крайне мере, подумал, что на ту - теперь я не так в этом уверен. Потому что чум бесследно исчез. Словно под землю провалился.

Инстинктивно я нащупал амулет, проверить, не сон ли это был. Но талисман был на месте. Простейшим объяснением всего было бы то, что я не нашел дорогу. Это было вполне возможно. Ведь вполне вероятно, что если отойти от нормальной реальности, можно стать жертвой собственных фантазий. Но мне больше нравится версия, что шаман исчез с помощью колдовства.

Полет с райскими птицами

И, наконец, полет. Приключение началось. В абсолютной тишине я вел в строю свою эскадру журавлей в поисках восходящих потоков. Из динамиков на моем крыле время от времени раздавался призывный клич, который идентифицировал меня как птичьего отца. Мы вошли в термик и спиралями поднялись высоко над берегом. Затем на высоте один за другим

перешли в мягкий планирующий полет. Внизу была широко разлившаяся Обь. Мне приходилось постоянно корректировать маршрут, чтобы в случае чего в последний момент можно было найти место для посадки.

Под нами в холодной воде медленно скользил катер. Сорокин и его люди погрузили на него все грузы, которые нам понадобятся на бивуаке. Кроме того, у него были приборы, чтобы наблюдать за нашим полетом. Для безопасности и я, и журавли несли на себе маленькие приборы спутниковой навигации - GPS, с помощью которых через спутники устанавливалась связь между нами и приемником.

Мы двинулись в путь и полетели на юг. Журавли, не привыкшие к настоящим дальним перелетам, сначала с трудом следовали за мной и держались вместе. Временами кто-то из них покидал группу и летел своим путем, кто-то от усталости терял высоту. Я делал все, чтобы держать стаю вместе, и отбившихся каждый раз возвращал обратно. Вскоре я понял, что пора идти на посадку. Первый этап нашего путешествия длился ровно полтора часа, за которые мы преодолели тридцать километров. По рации я сообщил Сорокину о своем решении. Он тоже был доволен и согласился, что от первого полета большего ожидать было нельзя.

На следующий день все пошло уже лучше. Журавли, казалось, поняли, что лучше держаться вместе. Очень дисциплинированно они держались в строю за моей спиной и прыгали вместе со мной из одного термика в другой. Я думаю, они получали при этом такое же удовольствие от полета, как и их руководитель. Чем дальше на юг мы летели, тем ниже падал уровень воды, тем больше было мест для посадки.

Мы летели вдоль Оби. Когда я смотрел на ее поверхность и на ее протоки, мне становилось ясно, насколько правильным было решение взять для сопровождения катер. Всюду, насколько хватило взгляда, местность была непроходимой и единственным путем

сообщения действительно была река. Местные пользовались ею и зимой, это было даже проще, потому что река замерзала и при метровой толщине льда становилась прочной, как асфальтовая дорога. Так что водители — и в первую очередь водители грузовиков — получали в распоряжение сеть дорог, соединяющих самые дальние деревни. Летом, наоборот, сообщение было затруднено, так что основное обеспечение производилось зимой. Накануне, увидев на одном из небольших островов грузовик, я задавался вопросом, как он туда попал. Ехать дальше он мог, только когда река замерзнет опять. Некоторые водители, с которыми я познакомился, рассказали мне, что самые нетерпеливые трогали в путь слишком рано, когда лед был еще тонок, и часто тонули в реке вместе с грузом. Но в разгар зимы, говорили они, ездить хорошо.

И пролетая километр за километром над этой дикой негостеприимной землей, мне стала совсем понятной вся важность проекта, в котором я исполнял свою миссию. Кроме спортивных моментов, летной техники и экстремальных условий здесь был еще человеческий аспект. После многих лет рекордов и соревнований я находил в воздушной стихии теперь еще и внутренний смысл, когда реализовал древнюю мечту человечества путешествовать в небе вместе с перелетными птицами. Четыре шеста, крыло — и метаморфозы мышления, которые углубляются с каждым полетом.

Как птица я радовался умению инстинктивно понимать воздух, использовать термики, чтобы сэкономить силы, а вечером, в сумерках, искать место, где нужно приземляться и проводить ночь в ожидании нового дня, чтобы продолжить путешествие к дальней цели. Я хотел, как и птицы, зависеть от погоды и наслаждаться бесконечным пространством. Как и они, я хотел быть вынужденным искать место для посадки, если погода была неблагоприятной, и продолжать полет, если новый день это позволит. Полет не как напряжение, а как жизнь, как реализация

собственного существования. Птицы созданы для этого. Чем дальше развивались мои чувства в этом направлении, тем больше я убеждался, что жертва в виде расставания с моими любимыми, отказ от всего, имели смысл. Так что дальше, вперед, маленькое полезное колесико в механизме природы. Механизме, в работе которого принимал участие и я.

Наша программа предусматривала, что каждые три—четыре дня мы встречались командой, так что я пополнял припасы и находился под постоянным контролем. Биологи при этом могли проверять физическое состояние журавлей. Как и в Сахаре, мы взяли недостаточное количество продуктов, их не хватало на месяц, так что нам приходилось пользоваться гостеприимством местного населения и надеяться на закупки по дороге. Но редкие встречи превосходили наши самые смелые надежды. Этот народ обладает врожденным радушием, о котором мы, наверно, уже позабыли.

Однако однажды вечером оказалось, что мне и моим юным журавлям впервые пришлось отказаться от уюта лагеря и провести ночь самим. Команде не удалось вовремя добраться до нас. В том числе и потому, что связь была нестабильной. Это тоже было обусловлено. Как всегда я соорудил из четырех шестов и сетки вольеру недалеко от моей палатки. Потом снял одежду, которую всегда носил в присутствии журавлей. На закате покормил, а потом сделал и себе суп из пакета. Я мог загрузить на мой дельтаплан пару лишних килограммов, так что мне хватало еды на день—два. Весь мой груз весил не больше десяти килограммов, в том числе пять литров топлива. Кроме маленькой палатки и спального мешка у меня был комплект для первой помощи и налобный фонарик. Из приборов - компас, радиостанция, высотомер и спутниковый телефон. Все это питалось от солнечных батарей.

Пока я грелся около маленького костра, меня жалили тучи комаров, которые плодились в тысячах луж

и только и ждали наступления темноты. Собственно, это были скорее сумерки, потому что настоящая темнота не наступала. Было четвертое сентября, это я знал благодаря часам, но день недели определить не мог. Все чаще в полном соответствии с природой, в которой я жил, я определял время по изменению освещения. Единственными координатами для сна и бодрствования у меня были светлый день и ночные сумерки. Ничто другое в природе не считается. Уставившись в огонь, я старался не думать о доме. Усталость накапливалась, мое физическое состояние оставляло желать лучшего. Я потерял около десяти килограммов веса и чувствовал себя слегка ослабевшим, но бодрым.

Холодало, было сухо, дым не слишком разъедал глаза, и так как почти весь мой последний рацион был съеден, я заполз в палатку и закутался в спальник. Перестал потрескивать костер, наступил прямо-таки нечеловеческий покой. Тишина, настоящая тишина. Услышать ее — это всегда поразительно. Я громко повторил свои задачи на следующий день и постарался не слишком размышлять о незначительном существе, которому достаточно было двух квадратных метров — хорошо закрытых и принадлежащих только ему одному, — чтобы чувствовать себя в безопасности. К счастью, нужно было не слишком много времени, чтобы заснуть: я устал и напряжение дня меня отпустило.

Ночью меня вдруг разбудил отдаленный шум. Я навострил уши. Шум вскоре повторился, уже ближе, наверно, это был зверь. Журавли в своей клетке заволновались. Я немного подождал, не шевелясь, но больше ничего не услышал. В тундре водились медведи, лисы и волки. Наше присутствие могло их привлечь. Как в этот момент мне хотелось быть в лагере вместе с другими коллегами!

В пять утра я вышел из палатки. Первые лучи солнца превратили иней, покрывающий землю, кусты, траву, в сверкающую водяную пленку. Надо мной в

своей чистой синеве стояло бескрайнее сибирское небо. Как только солнечное тепло образует первые термики, мы полетим дальше. Я надел свой костюм папы-журавля и пошел посмотреть, как мои малыши пережили ночь. Они были очень довольны.

Поздним утром я сообщил команде, что мы готовы к старту. Я собрал дельтаплан, закрепил грузы в подвеске, разместился под крылом и запустил стартовый двигатель «Москито». Журавли сразу же поняли, что этот треск — сигнал к старту. Вскоре мы уже летели. Набрав достаточную высоту, я выключил двигатель и пропеллер замер. Вперед, к первому термику. На юг!

Дневной этап в зависимости от погоды длился от тридцати минут до шести часов. Если я решал, что мы пролетели достаточно, то начинал искать подходящую площадку для приземления. Уровень воды действительно был большой проблемой. Причем не столько из-за того, что большие площади были покрыты водой, а из-за участков, поверхность которых была сухой, но под которыми было болото. Чтобы найти место, где нельзя было увязнуть, требовалось время и напряженное внимание. А кроме того, были другие районы, густо заросшие деревьями, среди которых лишь изредка встречались свободные поляны. Мне часто приходилось целиться прямо на склоны берегов.

Однажды, когда мы уже удачно приземлились, я установил контакт с командой, чтобы определить местоположение катера и дать наводку на нас. За время их подхода я построил клетку и поставил палатку. Через некоторое команда катера сообщила, что они не могут нас найти. Тем вечером у меня действительно не было никакого желания оставаться одному. Прежде всего потому, что были на исходе продукты и бензин. После небольших раздумий я передал, что разыщу их сверху и покажу путь.

Дельтаплан я еще не разбирал на ночь, так что осталось залезть опять в подвеску и стартовать. Журавлей оставил в клетке. Была вторая половина дня, и я

мог поймать последние термики дня. Так я набрал тысячу метров, чтобы иметь достаточный обзор. Пролетев в указанном направлении, я довольно быстро обнаружил катер в боковом рукаве Оби. Отсюда они не дошли бы до нас ни до наступления темноты, ни даже на следующий день, потому что с воздуха река выглядела как лабиринт рукавов. Для меня же было почти детской игрушкой найти правильный путь. Так что теперь я вел не стаю журавлей, а группу русских ученых. В этом преимущество взгляда на вещи сверху.

Когда задача была выполнена, мне захотелось еще немного полетать для удовольствия. Прямо над лагерем я разрядился парой акробатических фигур, которые в том числе должны были быть для моих друзей на лодке сигналом о местоположении лагеря. Позже, сидя у костра, мы немного выпили, чтобы подготовиться к ночному холоду. Мы с Сорокиным смотрели на ход эксперимента оптимистично. Журавли отлично адаптировались к нагрузкам, а применение моей техники к этому времени оправдало ожидания.

— Было бы хорошо, — сказал расслабленно профессор, грея руки об кружку с горячим чаем, — научить твоим умениям биологов, которые потом могли бы в своих странах работать с вымирающими видами. Я имею в виду летающих биологов.

Я кивнул, подтверждая, что охотно предоставлю в распоряжение мою стратегию и готов организовать международный курс подготовки летающих ученых.

— Но тогда мне будет нечего делать, — добавил я в шутку.

— Таким, как ты, всегда будет дело, — с улыбкой ответил Сорокин.

После того как мы столь положительно оценили проект, наступила непогода, так что в следующие дни лететь было нельзя. Я не очень расстраивался, всем нам нужна была пауза, всем нужно было отдохнуть от чрезмерной нагрузки. Я использовал время, чтобы сделать заметки в дневнике и покопаться во вспомогательном движке — карбюратор требовал небольшо-

го вмешательства, так как бензин, который мы получали, был плохого качества. Мы находились недалеко от Ханты-Мансийска, поселения в сердце Сибири, и решили там позаботиться о продуктах и для отдыха немного побыть туристами.

Перерыв в путешествии был полезен и для журавлей, мы ведь хотели сделать перелет, как можно более похожим на реальный. Если погода плохая — птицы не летят. Они ищут место, где могут спокойно насытиться и переждать. Они не устраивают изнурительных гонок. Недостаток пищи, холод или другие особенности погоды заставляют их менять место жительства, чтобы выжить. Поэтому они путешествуют на юг, пока не найдут место, где могут хорошо жить. Там они зимуют, как это делали и их предки. Это не путешествие для удовольствия, они ведь ищут не дачу для отдыха, а место, где найдут пищу, где не замерзнут и где их никто не застрелит.

Словно умудренная опытом перелетная птица, я с большим облегчением наблюдал, что климат становился все более терпимым. Солнце грело сильнее, и благодаря повышению температуры все регулярнее и выше становились термические потоки. Чем дальше мы уходили от полярного круга, тем темнее становились ночи. Иногда, если было не слишком холодно, мы спали прямо под крылом моего «Стратоса». Я чувствовал, как все больше крепнет связь между мной и журавлями. Совместный полет создал у меня ощущение, что я являюсь частью стаи. С Никой это было не так. И не только из-за ее одиночной орлиной натуры. При пересечении Сахары отношения с ней были как между двумя товарищами по путешествию, между двумя совершенно разными индивидами, имеющими общую цель. Посреди сибирских степей все было иначе. Журавли и я делили жесткость условий, напряжение длительного полета, усилия при поиске места для посадки, неуверенность утра, когда не знаешь, где будет проведена следующая ночь, будет ли она вообще.

Я стал понимать полет как средство выживания, а не только как способ преодоления расстояний. Я понял, что означает доверить свою жизнь крыльям, их способности выдержать, способности продвигаться дальше. И все это вместе, в группе, придавая друг другу мужество. Чем больше я познавал воздух, тем больше была моя метаморфоза, тем больше мои потребности становились, совсем как у перелетных птиц: максимально возможная экономия энергии, чтобы пролететь как можно большее расстояние. Постепенно у меня появлялось ощущение, что я один из них, больше птица, чем человек.

Однажды, когда в середине сентября мы находились на краю Сибири и следовали вдоль Иртыша, который отклонялся от Оби на юг, случилось то, чего я боялся. Погода переменилась. Признаки этого я увидел еще до окончания очередного этапа, до приземления. Ветер потихоньку, но непрерывно усиливался. Вечером он стал по-настоящему сильным и команда еще не добралась к нам до обусловленного места. Вероятно, у них опять возникли трудности с обнаружением нас. При таком ветре я вообще не мог подняться в воздух, чтобы разыскать их и привести к месту нашей посадки. Мне ничего не оставалось, кроме как ждать: или они сами меня найдут, или стихнет ветер. Но не произошло ни то, ни это.

Я услышал далекие раскаты грома. Где-то сверкнула молния. Я скорчился в палатке, так как ветер стал действительно сильным. В последний раз я проверил журавлей в вольере. Дельтаплан был разобран и сложен под палаткой. Я лег спать раньше, чем обычно, в надежде проснуться утром и увидеть, что дождь вылился ночью и небо ясное. Но нет. Меня ждали серые тучи, а ветер был по-прежнему сильным. При таком раскладе о полете нечего было и думать.

Я предпринял короткую прогулку, не уходя далеко от лагеря, и еще больше, чем в полете, ощутил, что меня действительно окружает только степь и больше ничего. Если бы я пошел дальше, интересно, сколь-

ко мне надо было бы пробежать, чтобы встретить человеческую душу? Сознание этого подавляло меня; сверху всегда создается ощущение, что держишь ситуацию под контролем лучше, чем на земле.

Ко всем несчастьям я не мог связаться по спутниковому телефону и с Лаурой, которую не слышал уже несколько дней. Наши телефонные разговоры были довольно регулярными. Плотная таежная растительность часто мешала связи, так что я иногда был вынужден залазить на дерево, чтобы поймать сигнал. Воспоминание о доме, тоска по жене и смеху детей были злейшими моими врагами. Поддаться им — означало потерпеть поражение. Это был голос природы в нас, людях, голос, призывающий к самосохранению. Мне нужно было решительно отрезать мое сознание от сомнений и потрясений, вызванных расстоянием, пока чувства не овладели мной. Самоконтроль. Способность выдержать страдание. Мне нужно было постоянно повторять эти слова, которые я за многие годы, с ходом каждого моего приключения, выстроил как бастион собственной решимости.

Весь день и всю следующую ночь над равниной дул сильный ветер, который трепал полог моей палатки, а заодно и трепал мои нервы. Часами я лежал в спальном мешке, читая маленькую книжку, которую взял с собой именно для такого случая. Я высовывал нос из палатки, только чтоб посмотреть, как там у журавлей. Они тоже страдали от этого вынужденного перерыва. Сорокин и его люди попали в шторм и ждали лучшей погоды, чтобы получить возможность добраться до меня. Как-то вернувшись опять из воспоминаний, которыми я хотел отвлечься, я обнаружил, что держу в руке амулет с медвежьим зубом. Я рассмеялся сам над собой.

Только после обеда погода опять стала хорошей. Буря нас пощадила. Я вызвал по радио Сорокина. Если утром условия будут хорошими, я найду их с воздуха. Что впоследствии и сделал.

К Каспийскому морю

Наше прибытие 16 сентября в Тюменскую область означало, что мы оставили Сибирь позади. А также и то, что теперь от города Уват наша экспедиция будет сопровождаться не катером, а двумя полноприводными грузовиками.

Мы, перелетные птицы, завершив последний перелет над Сибирью, распрощались с нетронутой природой и ненцами и теперь смотрели на степи на границе между Россией и Казахстаном. Наконец-то опять земля с холмами и возделанными полями дает нам ощущение безопасности — не то, что необжитые дали бескрайнего Севера. Дорога, соединяющая два города — Уват и Тюмень, обещала нам приятный участок. Как мне в полете, так и наземной команде.

Отсюда изменилось многое. Вместо болот под нами простирались поля со злаковыми. В воздухе стоял постоянный запах гари, это было время, когда крестьяне, убрав урожай, сжигали на полях стерню. То, что мы оставили позади холод, было словно освобождение. Температура в середине сентября днем была теплой, а к вечеру опять становилась свежей, термики — сильными и высокими.

Через некоторое время стали другими растения и животные, еда и культура. Изменился облик людей, которых мы от этапа к этапу встречали в редких деревнях. Вместо монголоидных черт лица появились кавказские. И женщины уже были похожи не на эскимосок, а стали похожими на кукол-матрешек. Чем дальше мы продвигались на юг, тем более западной становилась одежда — сюда легче попадали товары народного потребления из индустриальных стран. Переход от кочевой культуры к оседлому населению для нас, медленно перемещающихся в сторону человечества, проявлялся во множестве различных нюансов. Тот, кто летает самолетами, хоть и получает все удобства, но и многое теряет по дороге и не может правильно оценить, что его ожидает в конце

пути. Изменения воспринимает лишь тот, кто перемещается со скоростью своих глаз.

Самый сложный участок пути был позади. У меня росла уверенность, что мы выполним свою задачу. Тяжелые недели, которые мы пережили, подвергли испытаниям эту самонадеянность. Естественно, все пришло к тому, что я теперь стал глубже доверять локальным ситуациям в воздухе и отлично понимать моих журавлей. С некоторых пор я прекратил издавать призывы через громкоговорители на крыльях, потому что научился издавать нужные звуки собственным голосом, а моя стая отвечала мне. Иногда мне казалось, что я вижу у них понимающий взгляд.

Всего лишь в двух перелетах от Увата находился Национальный парк Армизон, где сторожа устроили нам очень сердечный прием. После того как мы пересекли Сибирь с севера на юг, пролетев от полуострова Ямал до Казахстана, мы наконец-то нашли место для настоящей временной остановки. Первый настоящий дом и первая сауна после длительного времени, за которое я потерял десять килограммов веса. Мы собрались вместе с группой орнитологов из Москвы, которые приехали в парк, чтобы наблюдать за перелетными птицами, которые тысячами останавливались в этом стратегическом месте.

В эти дни ожидалось появление на свет моего третьего сына, событие, которое я ни за что на свете не хотел пропустить. Мы с Лаурой уже решили, что назовем его Иваном в память о большом приключении, которое — хотел он того или нет — коснулось и его. Так я прервал на неделю наше путешествие и полетел в Италию, где встретил Ивана запахом степей, сохранившимся на коже. А затем, не задерживаясь, вернулся назад с растроганным сердцем, ведь у меня был долг перед моими маленькими журавлями. Я должен был довести проект до конца.

Из шести птиц, которые сопровождали меня в полете, четыре остались в заповеднике Армизон на берегу речушки с тем же названием. Они должны были

присоединиться к сотням серых журавлей, имевших там промежуточную остановку. Затем они должны были лететь вместе к Каспийскому морю. А оставшиеся два должны были вернуться на станцию по выращиванию птенцов, где проверялось их здоровье и снималась всевозможная информация о перелете. После этого, в завершение эксперимента, их должны были доставить в Иран.

Последние полеты с журавлями были очень хорошими; нужно было им помочь хорошо запомнить это место их нахождения. Здесь они могли отдохнуть и находились под защитой охранников парка. Через несколько недель мы с частью команды стартовали, чтобы лететь к Каспийскому морю, где в Ферейдонкенате, на границе между Ираном и Туркменистаном проект должен был завершиться окончательно. Через неделю полетов над парком, который был создан правительством на южном берегу, я приземлился в последний раз и был этому безумно рад. С большими трудностями мы достигли цели.

И хотя некоторые участки маршрута из-за разлива Оби или просто из-за того, что не было получено разрешение на перелет, пришлось преодолевать не по воздуху, мы все же завершили эксперимент с перелетом с научными результатами, из которых можно делать выводы. Мы написали еще одну главу, как в спорте, так и в науке, и впервые спорт был поставлен на службу науке.

Моя задача как вожака стаи была выполнена, но эксперимент продолжался дальше. Одна группа российских и иранских ученых осталась на месте, чтобы наблюдать поведение перелетных птиц и в последующие месяцы. Вернутся ли птицы домой? Научат ли перелету своих птенцов? С научной точки зрения самое интересное должно было начаться только теперь.

Когда я вернулся домой, меня встретили как вернувшегося фронтовика. Наконец я был опять с семьей, которая увеличилась на одного очень бойкого

ее члена. Теперь многие вечера проходили за моими рассказами. Я не рассказывал моим любимым о технике или о местах, над которыми летал. Это они могли увидеть и в документальных фильмах, и в различных телепередачах. Я пытался рассказать Габриэле и Глории, а теперь еще и Ивану, об эмоциональной стороне моих путешествий, о встречах с людьми. Мое личное приключение было в рамках большого приключения, которое выходило за рамки моего скромного существования.

Из Италии я постоянно следил за продолжением проекта по отчетам, которые биологи регулярно мне присылали. Журавли провели декабрь и январь в парке, а потом, в феврале-марте, полетели обратно. С помощью приборов GPS, которые они несли на себе, можно было увидеть, что они возвращались на север строго по пути нашего перелета. Биологи при этом следовали за ними.

Исключительными были два результата: во-первых — журавли, как мы все и надеялись, вернулись к исходной точке нашего путешествия, к устью Оби. А во-вторых — они соблюдали почти те же этапы, которыми мы летели вместе. Это доказывало, что сохранили в памяти не только весь маршрут, но и отдельные его этапы.

А я сам сделал следующий шаг в моих поисках полета по инстинкту, достиг новой стадии метаморфозы. Мысленно я уже летел дальше, к событию, которое уже давно начало приобретать форму в моем сознании. Полет над высочайшей вершиной мира: то, что вначале было только мечтой, все больше превращалось в реальный проект, а именно — благодаря моему опыту в «Сибирской миграции», которая как самое живое воспоминание останется в моей памяти навсегда.

Медвежий зуб по-прежнему висит у меня на шее. С тех пор, как мне его подарил шаман, я никогда с ним не расстаюсь. Действительно ли он приносит мне счастье — я не знаю. Но мне нравится его особая

структура и я ощущаю его как живую пульсирующую материю. Но прежде всего, когда я держу его в руках, он, как волшебный хрустальный шар, возвращает меня назад в незабываемые моменты времени, которые я пережил у ненцев, маленького народа на Крайнем Севере.

Метаморфозис, часть 3: «Над Эверестом»

Знакомство с местом действия

Миссия в Пекине

Мечты бывают приятными до тех пор, пока не сталкиваются с действительностью. Проект перелета через Эверест очень скоро натолкнулся на препятствие, преодолеть которое оказалось гораздо труднее, чем любой восьмитысячник. Это бюрократия. Причем не просто бюрократия, а китайская.

Вначале я собирался осуществить мою попытку после муссона, когда перелетные птицы летят с севера на юг, то есть в октябре—ноябре. Я хотел стартовать с тибетской стороны, подняться с восходящим потоком с северной стороны Эвереста, перелететь через вершину и приземлиться в Непале. Так делали перелетные птицы, летящие в теплые страны. Но, в отличие от орлов и их собратьев, мне требовалось разрешение. Даже в автомобиле человеку не всегда просто пересекать границы некоторых государств. Иностранец, въезжающий на собственном транспортном средстве, всегда встречается с недоверием, потому что опасаются, что он хочет его продать. А что должны думать таможенники о том, кто на крыше авто перевозит дельтаплан? Уже бывало, что не все понимали, что это за аппарат. Тогда бывало достаточно объяснить, что эта штука предназначена для полетов, чтобы люди начинали беспокоиться: ее ведь можно было использовать для шпионажа, перевозки наркотиков или беженцев.

Поэтому в декабре 2001 года я поехал на месяц в Пекин и был морально готов обливаться кровавым потом, чтобы убедить власти, что дельтаплан служит

для спортивных полетов, а в нашем случае еще и должен использоваться для научных целей, а именно, чтобы возглавить перелет орлов.

Известно, что политически Тибет подчинен китайскому правительству. Поэтому мне нужно было получить согласование в центральном руководстве в Пекине, а не в Лхасе. Благодаря китайскому посольству в Риме я уже обсудил ряд сроков с представителями министерств воздушного сообщения, спорта, туризма и национальной безопасности, а также с тибетскими послами в Китае. Как обычно и тем более, что я был в этой стране впервые, я взял с собой переводчика, приветливого господина Вен Ченджа. К моему удивлению встречи происходили не в соответствующих министерствах, а в арендованном в гостинице зале, где представители властей могли вести прием.

После множества консультаций, на которых я также показал фильм «Следуя за орлом», несмотря на начальный скепсис, я все же произвел положительное впечатление. Проект вызвал большой интерес, в том числе и потому, что все мои партнеры по переговорам поняли, что такое событие можно использовать как рекламное с учетом Олимпийских игр 2008 года. Поклоны, улыбки, рукопожатия, похлопывания по плечу. Очевидная готовность дать мне соответствующие разрешения превзошла все мои оптимистические ожидания. Так как казалось, что все идет гладко, я, весь в надеждах, вернулся домой, чтобы заниматься дальше планированием, а также работать в сибирском эксперименте, который как раз тогда начинал приобретать свои очертания.

К сожалению, я не был знаком с особенностями поведения китайцев. Речь идет только о дипломатическом ритуале, который мы, европейцы, ошибочно принимаем за форму согласия. В действительности тогда, в марте, когда подготовка набрала обороты, нас окатили холодным душем. Китайское посольство в Риме передало мне ответ правительства на мой

запрос. В письме, подписанном как министерством воздушного сообщения, так и министерством внутренних дел, говорилось: «Мы отказываем в разрешении на полеты, так как наши органы безопасности считают это мероприятие опасным для пилота». Отказ не подлежал обсуждению. А я-то после такого количества поклонов думал, что все улажено...

Но я мог бы это и предсказать. Граница между Тибетом и Непалом — это исключительно взрывоопасная зона, строго контролируемая правительством Пекина, так как многие тибетцы пытались там бежать из страны. Со времен вторжения в 1950 году последнее, чего желало бы китайское правительство — это чтобы как раз здесь происходила шумиха, вызванная международными изданиями, которая могла бы коснуться и сомнительной ситуации с человеческими правами. С этой точки зрения они были правы, потому что опасались, что событие, которое служило бы созданию имиджа с учетом олимпиады или развитию туризма в этом регионе, легко могло стать бумерангом.

Были это чисто политические причины, за которыми была трогательная забота о моей безопасности, или нет — мне пришлось с этим смириться и менять план, который уже продвинулся довольно далеко. Так как теперь я не мог следовать маршруту птиц из Тибета в Непал, мне нужно было радикально пересмотреть проект «Над Эверестом».

Альтернатива — Непал

Я не потерял мужества. Мне запретили лететь с севера на юг? Хорошо. Тогда сделаем наоборот: я полечу по маршруту, по которому птицы возвращаются. Вероятно, достаточно перестроить план и подстроить стратегию под новую ситуацию. Северную сторону Эвереста я уже изучил тщательно. Чтобы определить коридоры восходящих потоков, мне нужно было

только проанализировать данные о погоде, ветрах, в том числе и долинных, и их силе, а также орографические особенности рельефа.

Основные параметры были ясны: весна, до наступления муссонов. Вместо Ронгбукской долины — долина Кхумбу, входной коридор, по которому с юго-юго-запада на Гималайскую цепь из Индии дует ветер, перемахивающий их и попадающий потом в Тибет. Если теперь перевернуть базовые точки моего начального плана, это значило: старт в Непале, подъем с восходящими потоками до вершины Эвереста, откуда птицы, планируя, могли слететь до Тибетского высокогорного плато. А мне, наоборот, нужно было возвращаться, так как без разрешения китайцев на полеты мне нужно было попасть в базовый лагерь. Тогда я оставался бы все время на южной стороне, то есть над Непалом. Если на бумаге — то это детская задача. Но опять возникла проблема разрешения: ведь было вовсе не обязательно, что запрещенное одними, другие мне разрешат.

Вырисовывалось, что процедура получения разрешения в Непале была не менее сложной. Страна находилась в сложном политическом кризисе. В результате стычек между маоистскими партизанскими отрядами и приверженцами монархии на ули цах Катманду регулярно были жертвы. Ежедневно происходили демонстрации, по всей стране располагались военные. В 2001 году была убита королевская семья, что сделало общую ситуацию еще более нестабильной.

Чтобы реализовать мой проект с юга, я обратился в итальянское туристическое агентство, специализирующееся на этом регионе Азии. Ответственный, в прошлом альпинист, Ренато Моро, организовывал

[1] Райнхольд Месснер — всемирно известный итальянский альпинист, первым покоривший все 14 восьмитысячников мира. *Прим.перев.*

различные экспедиции для Райнхольда Месснера[1] и сопровождал его при этом. С помощью шерпы Сонама из Тамсерку, своего корреспондента в Катманду, он заказал для меня разрешение на перелет. Я не хотел быть введенным в заблуждение дружелюбным поведением местных властей вторично. Мне нужно было не устное согласие на основе личной симпатии, а документ с подписью и печатью высшего руководства. Мне было ясно, что и такая бумага имела лишь ограниченную ценность, поскольку на фоне постоянной нестабильности могло оказаться, что разрешенное сегодня завтра может оказаться запрещенным. Поддаваться иллюзиям не стоило, но было, однако, необходимо установить тесный контакт с непальскими властями.

Чем дальше продвигались переговоры, тем больше нравился проект — это я узнал от моего представителя на месте. Большая туристическая и спортивная индустрия, которая была создана в Непале вокруг Гималаев, это поворотный пункт в развитии непальской экономики. В то время как китайцы не проявили никакого интереса, у непальцев было совсем иное отношение.

Как и в предыдущих этапах проекта «Метаморфозис», это мероприятие также имело целью сохранение особей, в данном случае — пары степных орлов. Этот вид я узнал благодаря намеку на той фотографии, который оживил мою мечту об Эвересте. И этот вид, Aquila nipalensis, имел проблемы.

Эти орлы, обитающие на территории вплоть от Маньчжурии до Восточной Европы, изначально происходили из долин южнее Эвереста, но теперь уже несколько лет там не гнездятся. Мне кажется, что причину этого локального вымирания следует искать в перенаселении долины Кхумбу, по которой путешествуют все альпинисты, а главное — орды увлеченных Гималаями туристов, которые, в отличие от альпинистов, оставляют более тяжелые следы на природе. Постоянные прилеты самолетов и транс-

порт серьезно угрожают природному равновесию одного из прекрасных мест Земли.

Проект восстановления популяции не мог, конечно же, проходить без участия профессора Сорокина, контакт с которым после «Сибирской миграции» у меня не прерывался. После того как программа была описана в общих чертах, на станции по выращиванию птенцов, которой руководил Сорокин, были высижены два яйца степных орлов. В отличие от сибирских снежных журавлей их не воспитывали в боязни людей. Людей они должны были воспринимать как родителей. Мне не нужно было присутствовать при их вылупливании, так как мой голос у них в центре уже имелся в записи. Когда орлиные птенцы проклевывались, у них перед глазами был мой дельтаплан, а в ушах звучал мой голос. Когда они прибыли на Сицилию, они узнали меня сразу и привыкли ко мне быстро. И в моем дельтаплане узнали форму, которая уже была у них в памяти.

Это были самец и самочка. Этот выбор не был основан на намерениях продолжить репродуктивный процесс, предусматривалось, что сначала мы восстановим одну птичью пару, а не весь вид. У нас не было гарантии, что оба эти экземпляра действительно спарятся. Наоборот, за четыре-пять лет до их половой зрелости вполне вероятно, что они расстанутся и каждый из них должен будет освоить свой путь миграции, чтобы — кто знает — когда-нибудь, может быть, опять объединиться.

Своему третьему опыту в качестве птичьего отца я посвятил несколько месяцев. Орла я назвал Чуми — сокращение от Чомолунгма', тибетского названия Эверест. Орлице дал имя Гея. Жили они в клетке в саду моего дома на склоне Этны. Над долиной Гелы тогда можно было видеть нас летающими почти каж-

[1] В русских источниках принята транскрипция «Джомолунгма». *Прим.перев.*

дый день. Клаудио, Джузеппе и Мимо, выпускники моей летной школы, помогали мне в качестве ассистентов. Как когда-то с Никой, и с Чуми, и Геей сначала нужно было изучить «профессию орла». Гея, прибывшая на Сицилию второй, в паре доминировала. В полете она всегда находилась за мной, а Чуми был замыкающим. Если они были одни, она летела первой, а он всегда следовал за ней. Я сменил район полетов, чтобы она не запомнила эту местность как единственную. Я надеялся, что после перелета в Гималаи они будут возвращаться в долину Клумбу, а не в Таормину или на Этну, как Ника.

Намерение восстановить популяцию придало и спортивному мероприятию свое особое значение, которое пробудило интерес непальского правительства. Дверь, которую другие люди захлопнули у меня перед носом, здесь открыли. В надежде, что она не закроется в последний момент, наступило время посмотреть самому, что же меня ожидает под небом Гималаев.

Взгляд на южную сторону

Путешествовать по долине Кхумбу, где кажется, что скальные гиганты охраняют какое-то сокровище — это как погружение в мифологию гор, как перехватывающий дыхание взгляд. Вокруг меня высились вершины, которые я узнавал по книгам моей юности. У них были не только названия, но и, наряду с характерными очертаниями, индивидуальность.

Ама-Даблам — самая представительная гора Гималайской цепи, примерно как Маттергорн для Альп. Крутым, отдельно стоящим клыком она вонзается в небо. Она окутана ледниковым одеялом, сераки[1] ко-

[1] Ледовые глыбы и башни, образующиеся в местах, где ледник проходит через перегиб рельефа. *Прим.перев.*

торого на южной стене торчат зачастую на высоту до пятидесяти метров. Ее стройный профиль имеет почти женскую красоту.

Потом идет массив «великих»: Нупцзе и Лхоцзе, поднимающиеся из оставшейся части горной цепи. Стену Нупцзе можно узнать издали: своими почти 8000 метрами она стоит как защитная стена перед Эверестом. Лхоцзе — каменный монумент 8500 метров высотой, четвертая по высоте вершина Земли. Это южное плечо массива Эвереста. А затем само знаменитое Южное седло, почти 8000 метров, самое высокое в мире. Это соединительный мост между Лхоцзе и Эверестом.

Как с севера, так и с юга вид на эту горную цепь потрясает. Горы всегда одни и те же, но крутизна разная. Южная часть менее крутая, так что путь на вершину Эвереста отсюда более длинный. Поэтому траектория полета с юга предлагает более красивую картину, чем с севера через Ронгбукскую долину. Если Тибет называют самой высокой пустыней мира, то Непал — по праву самые высокие джунгли. И оба завораживают, каждый по-своему.

Это было предмуссонное время, несколькими неделями позже непальская сторона Гималаев должна будет стать естественным барьером для приходящих из Индии туч. Муссон несет с собой влажность Индийского и Тихого океанов. Вся накопленная им влага проливается, наткнувшись на стену. На этих низких широтах на высотах ниже 4000 метров стоит тропическая жара. Вода и тепло — идеальная среда для растений, невообразимых растений. Например — десятиметровой высоты рододендроны. Бутоны цветов с мясистыми лепестками имеют размеры с кулак. Их собирают и заливают сиропом. Компот с ароматом цветов безумно вкусен.

Наша разведка местности состояла из двух фаз: одна — с юга, из Непала, вторая — с северной стороны, в Тибете. В данный момент нужно было определить место для будущего места базового лагеря.

Мой первоначальный план, расстроенный правительством Китая, предусматривал для этого деревню Тингри на входе в Ронгбукское ущелье. В Катманду я нанял горного носильщика, Дава Шерпу, родом из Арунской долины. Парню не было еще двадцати лет, но в прошлом году он вместе с братом покорил Макалу высотой 8463 метра.

Самолетом мы прибыли в Луклу. Небольшой местный аэропорт обслуживал весь этот регион. Оттуда вертолет доставил нас в Намче-Базар, в «Шамони Непале» — маленький торговый центр долины Кхумбу. Сюда жители окрестных деревень съезжались на воскресную ярмарку и выменивали кур, яйца и муку. Из этой долины происходят шерпы, «люди востока», участвовавшие в качестве носильщиков во всех больших экспедициях прошлого. В горе Кхумбила, расположенной посередине, живет их бог-хранитель.

Выше Намче-Базара, на высокогорном плато, находится деревня Тьянгбоче. По карте я определил это место как единственное, где можно разбить базовый лагерь, потому что там было летное поле. Но я нервничал, не зная, каково его состояние. Оно было сооружено в шестидесятые годы. Тогда сэр Эдмунд Хиллари, покоритель Эвереста, организовал международную кампанию в поддержку жителей долины. Он соорудил то, чего там не хватало: школы, больницы, общественные структуры. Он видел, что местные жители из-за удаленности от столицы живут в забытьи и умирают даже от небольшой инфекции, потому что не имеют медицинского обслуживания.

Благодаря своей известности ему удалось собрать во всем мире достаточно средств, чтобы построить около дюжины больниц и школ Хиллари, в которых дети долины сегодня могут учиться читать и писать. Летное поле было сооружено, чтобы на маленьких самолетах, пригодных для полетов в горах, доставлять сюда строительные материалы.

Когда я посетил это поле через сорок лет после его сооружения, увидел, что на взлетно-посадочной полосе

пасутся яки. Тут теперь могли взлетать и садиться только Ми-17, старые военные вертолеты, попавшие сюда с афганской войны. Правительство использовало их в качестве транспортных средств. Кроме того, это место служило отвалом для каменоломни — можно себе представить, что там накопилось за сорок лет. Но альтернативы не было. Если нам предстоит попасть сюда с экспедицией, то придется все приводить в порядок.

Второй целью разведки местности было составление карты мест аварийных посадок, где я мог бы быстро сесть при необходимости. При перелете через Эверест это было самым главным, независимо от того, с какой стороны стартовать. Эти места я обозначил номерами, так что при необходимости мог сообщить их без путаницы по рации или по телефону моей команде, а при несчастном случае — спасателям. Перед местечком я встретил итальянского журналиста Массимо Каппона, который готовил тут передачу, посвященную пятидесятилетию восхождения Хиллари. Мы арендовали вертолет на двоих.

Через несколько часов я составил очень точные карты местности с координатами отдельных точек аварийной посадки и возможными аэрологическими «ловушками». Пешком мне потребовалось бы несколько дней. А мне хотелось иметь достаточно времени для северной стороны. Без вертолета, там я хотел пройти пешком. Возможность соединить приятное с полезным была совсем близко, и я не хотел ее упустить. Я хотел засвидетельствовать почтение моему мифу.

Высокогорный базовый лагерь

Его величество Эверест. Ощущение, что эта гигантская пирамида постоянно наблюдает, с какой стороны ее рассматривают. Как в культурах инков и египтян, тут тоже почти мистическая громада, утверждающая господство своей мощной темной массой.

Его английское наименование, которое с 1856 года прославляет имя географа, сэра Джорджа Эвереста, не отражает природу горы. И не случайно непальцы называют ее «Сагарматха» — «Богиня неба», а тибетцы — Джомолунгма — «Богиня-мать Земли». Стоя у ее подножия, понимаешь, что имеешь дело не просто с какой-то горой, перед тобой — Гора. Строгий учитель, который наказывает за каждую ошибку.

Здесь каждая ошибка, даже самая маленькая, имеет большую цену. Многие, ушедшие вверх, назад не вернулись. До 2003 года около десяти процентов альпинистов, отважившихся на восхождение на нее, стали ее жертвами. Это самая смертоносная гора на Земле. До меня около десяти американских, английских, французских и новозеландских экспедиций пытались совершить через нее перелет. Примерно к 200 погибшим при восхождениях добавились еще четыре, те, кому не удался перелет. Мечта могла очень быстро превратиться в кошмар, я понимал это очень хорошо.

Сколько жизней было пожертвовано в стремлении достичь предела человеческих возможностей! На тысяче метров над границей зоны смерти не может выжить ни одно живое существо. А так как наверху нет пути отступления, то ошибки недопустимы. И даже тот, кто никогда не видел Эверест, хотя бы на фотографии, стоя перед скальной громадой высотой почти 9000 метров, почувствует уважение и собственную незначительность, как перед абсолютным владыкой.

На разведке в Тибете меня не оставляла мысль, что за полвека до меня, 29 мая 1953 года, новозеландец Эдмунд Хиллари и шерпа Тенцинг Норгей стали первыми людьми, достигшими вершины. Эпохальное предприятие. И вот, через 50 лет, я здесь, чтобы подготовиться к новому «первопрохождению» — повторению этой легенды альпинизма в полете.

Чтобы добиться симбиоза с окружающей средой, нужно было искать объединения с ее обитателями. Потому я задержался в буддистском монастыре, на-

холившемся на 5000 метрах на входе в Ронгбукское ущелье. Это самый высотный в мире монастырь. В нем живет группа монахов, которая приютила меня на несколько дней. С первого же взгляда видно, насколько здоровой может быть жизнь на этих высотах. Все мужчины были стройны и мускулисты, а в первую очередь бросалась в глаза их невозмутимость, которая передавалась и их собеседникам. Я хотел приспособиться к их обычаям и жил строго по их распорядку. Вставали монахи с рассветом, ложились спать в восемь вечера после ежедневного послушания, посвященного медитациям и молитвам. Тайна их великолепного здоровья заключалась в скудости и естественности пищи в сочетании со строгостью климата. Я окунулся в иной мир, который лежит далеко от всего и вне времени. Мир, где есть мало звуков, много молчания и безграничное небо.

В окрестностях монастыря можно было слышать звон колоколов, в которые бил монах, чтобы задавать ритм молитв, странный звук раздвижного горна, или шанкара, раковины, звучание которой смешивалось с легким пением ветра, проникающего через трещины старого монастырского окна.

Легенды, которые здесь рассказывали, завораживали меня, особенно о полетах тибетских лам. Об этом я уже читал в книгах, но слышать рассказы монахов собственными ушами — это совсем иное. Рассказывали, что в некоторых монастырях кандидат в ламы подвергался испытанию полетом. Его подвешивали под большим воздушным змеем и на пеньковой веревке затягивали вверх на высоту иногда до сотни метров. Там кандидат должен был висеть, пока ветер не спадал, и он мог опять вернуться на землю. Иногда не очень мягко. Мне понравилась идея не только духовного возвышения буддистов, но и реального полета тела с помощью предшественника дельтаплана.

Во время моего пребывания в монастыре я мог лучше познакомиться с его обитателями, и мне стало понятно, что тибетский народ, несмотря на по-

литическую ситуацию, не только обладает порядочностью, но и гордостью и достоинством. Напротив монастыря располагался дом, в котором путешествующие в этих местах могли съесть что-нибудь горячее, попить, поспать на соломенных тюфяках. Туристы, альпинисты, треккеры обычно здесь и останавливались. Однажды холодным ветреным вечером я сидел у огня в общей комнате с монахами за чашкой чая с ячьим маслом. Был небольшой праздник и некоторые «яководы», которые своими яками перевозили наверх грузы альпинистской экспедиции, играли на своих тибетских гитарах, аккомпанируя песням. Царило веселое расслабленное настроение, люди были открыты передо мной, возникло сердечное общение.

Вдруг с порывом ветра в маленькую дверь вошла группа китайских туристов. Все были одеты по последней альпинистской моде. Они громко разговаривали, как будто были тут хозяевами. В комнате наступило молчание, как в вестернах, когда в салун входит стрелок с пистолетом. Музыканты тут же собрали инструменты и ушли. Чуть позже и монахи молча поднялись и удалились. Слегка обеспокоенный, я оглянулся. Комната пустела. Никто не хотел проводить вечер с этими незваными гостями. Только я еще сидел у мерцающего огня и допивал свой чай. Вошедшие не обратили на это никакого внимания и продолжали громко болтать дальше. Бесцеремонная хозяйская манера вошедших сильно раздражала и меня и через пару минут я тоже ушел. На следующее утро некоторые погонщики яков из тех, что были накануне, хотели извиниться за резкое окончание праздника, но я сказал, что хорошо их понимаю.

Через неделю очень интенсивного человеческого общения я покинул монастырь с моим шерпом и яками, несущими грузы, чтобы подняться повыше, на высоту 5200 метров. Тут находится базовый лагерь Эвереста, сравнительно ровное, выложенное камнями поле, на котором можно установить палатки. Здесь мне хотелось пожить два—три дня и акклиматизиро-

ваться. Пешком я поднялся вдоль морены Ронгбукского ледника до следующего базового лагеря на 6400 метрах, чтобы отсюда иметь возможность подняться дальше до высотных лагерей, которые выстроились до вершины по порядку, от 1-го до 4-го.

Тибетская сторона все сильнее притягивает альпинистов. Северная сторона никогда не освещается солнцем за исключением коротких моментов на восходе и на закате солнца. Она представляет собой комбинацию скальной и ледовой стены. Если не считать полярных областей, Эверест — одно из самых холодных мест Земли, хоть и находится на широте, близкой к экватору. На его вершине видны типичные снежные флаги, облако из ледовых кристаллов, по которым можно определить направление и силу ветра. Для альпинистов это признак, который не обманывает. Примерно то же самое у нас над Этной, где дым из кратера позволяет мне оценить погодные условия.

Перед отъездом я созванивался с Хансом Каммерландером, чтобы получить несколько советов по высотной акклиматизации. По всем теориям и по рассказам покорителей восьмитысячников я знал, насколько важна эта фаза. Это даже один из ключей к успеху экспедиции. Организм должен привыкать к высоте постепенно, особенно если предполагается покорить высочайшую гору мира без кислорода, как это собирался сделать я. С римским кинопродюсером Роберто даль'Анжело, который сам является увлеченным пилотом, был договор о съемке документального фильма о попытке перелета через Эверест. Поэтому кроме шерпа Дава меня сопровождал также оператор Маурицио Фелли, который уже начал собирать материалы съемок. Несмотря на не только логистические, но и — прежде всего — физические страдания, обусловленные высотой базового лагеря, мы оба держались наилучшим образом.

Мы курсировали между базовым лагерем и верхним лагерем, то есть между 5200 и 6400. Пару дней

оставались в верхнем, потом опять спускались в нижний. Эти подъемы-спуски требовали чудовищных затрат энергии, но без них обойтись было нельзя — они нужны для определенной акклиматизации организма. Уже на 5500 атмосферное давление уменьшается вдвое, и 1013 миллибар на уровне моря здесь превращаются в менее чем 500 миллибар. Начинается ослабление организма, так как эти условия созданы не для человека. Потому на этих высотах люди и не могут жить.

Постепенно я ощущал, как изменяются дыхание и мышление. В эти моменты выдержка и способность выносить боль уменьшались вдвое, больше, чем мои технические способности. Чтобы исключить такие ситуации, нужно быть очень сильно мотивированным.

И вокруг меня жизнь тоже изменилась. Чем выше я поднимался, тем скуднее становилась растительность. От зеленого Непала до тибетского высокогорья, от джунглей до голой пустыни. Холод и недостаток кислорода — главные недруги на этих высотах. И я знал, что чем дальше я буду подниматься, тем будет хуже. Ведь там, на 8000 метрах, никто не готов помогать другому, если у того будут трудности. И не из эгоизма, а потому, что известно, что на таких высотах практически невозможно спасти альпиниста с серьезными проблемами. Можно попытаться быть великодушным, но тогда все закончится двумя трупами. И тогда лучше примириться и перейти в другое измерение, которое находится по ту сторону человечности.

В этих экстремальных условиях, к которым можно приближаться только с исключительной осмотрительностью, в базовом лагере я мог убедиться собственными глазами, насколько дегенерировало сегодня отношение человека к высокогорью. Я встречался с участниками коммерческой экспедиции, дилетантов, которые из чистого хвастовства платили по десять тысяч евро, чтобы иметь возможность сказать,

что там бывали, чтобы выйти на вершину Эвереста, сделать пару снимков и сбежать обратно. В специализирующихся на этом агентствах им обеспечивают полный сервис. Сюда входят и услуги шерпов, которые не только поднимут для клиента баллоны с кислородом, но и вынесут его самого на руках, если он не сможет это сделать сам — это ведь оплачено, а клиент должен быть доволен. Он хочет получить удостоверение о восхождении любой ценой, потому что не понимает, что тот, кто не признает опасностей изменения погоды, лавин, муссонов, тот подвергает опасности жизнь всех. Потому что он думает — или ему внушили — что Эверест можно купить за деньги. Такое уже бывало: 10 мая 1996 года таким образом попали в катастрофу две экспедиции. Десять погибших, среди них оба гида.

Путешествие на таких высотах, как бы хорошо оно ни было подготовлено, требует личных качеств, над которыми надо долго работать. При восхождении на Эверест по обычному пути трудность состоит не только в требованиях к технике, но и в сопровождающих факторах: в затрудненном дыхании, измененных реакциях, риске эмболии, изнуряющем холоде, головных болях и горной болезни. А еще может в момент измениться погода, которая не даст спать ночью... Это проблемы высоты.

Американские, австралийские и европейские турагентства, делающие такие комплексные предложения западным и японским клиентам, определенным образом мошенничают. Они говорят, что продают легкое восхождение для неопытных при полной надежности. А это не так. И свидетельствует об этом то, что на Эвересте гибнут также и опытные альпинисты. Нельзя требовать подъема на «крышу мира», купив только логистику — доставку и транспортировку. Это всегда покупка кота в мешке.

Не обращая внимания на вред, наносимый природному и социальному равновесию горы, эти клиенты бесстыдно бросают пустые баллоны от кисло-

рода и другой мусор или несоразмерно перегружают шерпов, потому что им, видите ли, на 8000 метров нужна печка.

В некотором смысле вина этих людей и в том, что степные орлы улетели из долины Кхумбу. Я вижу это так. Возможно, у меня иной, диаметрально противоположный взгляд на взаимоотношения с природой, но там, где я бываю, я рассматриваю себя как гостя, которого уважают только в той мере, в какой он уважает среду, его принимающую. Мое присутствие не должно оставлять за собой следов.

В процессе акклиматизации я исследовал преобладающие ветра. Я хотел сам видеть, как ведет себя ветер, измерить его ускорения, оценить эффект Вентури[1] в Ронгбукской долине и роторные завихрения на подветренной стороне северного гребня — все то, что относится к местной метеорологии. Так например, я увидел, что при северном ветре за ледником Чангцзе образуются очень опасные для полета вихревые потоки. Это сравнимо с исследованием реки, когда определяют, каких ее участков следует избегать, а где можно высадиться на берег. После этого я сравнил результаты с данными за последние десять лет, которые проанализировал еще до отъезда.

Когда я решил, что акклиматизация достаточна, мы поднялись из верхнего базового лагеря в лагерь — 1 на 7100, а потом на 7500 в лагерь — 2. На северном гребне мы поставили палатку между другими экспедициями и спустились опять в верхний базовый лагерь, чтобы снова курсировать вверх и вниз и повысить уровень акклиматизации. Я знал, что теперь мы находимся в зоне смерти, субъективной зоне, начинающейся между 7500 и 8000 метров, в которой клетки организма, а в первую очередь — мозга, имеют тенденцию к отмиранию. При акклиматизации

[1] В данном случае ускорение ветрового потока в узких местах или над вершинами. *Прим.перев.*

производительность организма постепенно увеличивается, но выше этой черты процесс обратный. Чем дольше человек находится в зоне смерти, тем хуже его общее состояние, так как клетки день за днем отмирают. Защититься от этого возможности нет и это не вопрос наличия баллонов с кислородом, питания или медицины. В зависимости от личных предрасположенностей, момент, когда произойдет упадок сил, нарушится сознание и медленно, но неуклонно погаснет — вопрос нескольких дней или недель.

В моем полете над Эверестом такой опасности нет, поскольку я не должен был оставаться в опасной зоне так долго. Проблемы были не альпинистскими, а другими. Но ситуация могла резко измениться, если я буду неожиданно вынужден предпринять аварийную посадку на высоте от 7000 до 9000 метров. Возможно даже в неоговоренном месте, где придется ждать спасателей неопределенно долго, не имея возможности уйти оттуда самостоятельно.

Между тем исполнение моей детской мечты было нарушено непредвиденным образом. В палатку на северном гребне я занес все, что нужно было для выхода на вершину в один из следующих дней, хотя еще не знал, пойду ли сразу через все три этапа или мне нужно время для дальнейшей акклиматизации. В комплект снаряжения входил и параплан, с помощью которого я хотел проверить аэрологию практически, а если получится — то и слететь с вершины. В верхнем базовом лагере однажды вечером нас застала сильная буря, мы были вынуждены спасаться в палатке. Буря продолжалась неделю.

Ожидать улучшения на высоте вместе с нами остались лишь немногие. Большинство альпинистов искали убежище в нижнем базовом лагере. В первый же день после бури мы вылезли на гребень, чтобы посмотреть, как дела. Картина была безнадежной. Ветер смел все следы лагеря. Все палатки были сорваны, моя — вместе со всем снаряжением и тяжелым рюкзаком, в котором был параплан. Мы нашли снаряже-

ние в 500 метрах ниже, в ледниковой трещине, и мне удалось спасти хотя бы параплан. Погода продержалась только в этот день, а потом опять ухудшилась. По прогнозам ожидался длинный период плохой погоды с сильным ветром.

С тяжелым сердцем я решил отказаться от надежд на восхождение на вершину. Дольше я не мог ожидать, тем более, без надежды на успех. В разведке я и так провел почти шесть недель, и эта работа была закончена как на северной, так и на южной стороне. Я составил карты с местами возможных аварийных посадок, определил на них зоны аэрологического риска. Мы опять погрузили снаряжение на яков и пустились в обратный путь в долину. Моя встреча с Эверестом была закончена.

Результаты этой поездки в целом были положительны. Представления, которые я мог сделать на основании карт, фотографий со спутника и рассказов других альпинистов, были совершенно недостаточными. Чтобы составить правильную картину гор и долин, нужен был собственный опыт, с места. В рамках общей стратегии нужно было прояснить еще многие детали, но личная встреча с Эверестом уже показала мне многие проблемы и способы их решения.

За время долгого пребывания там я начал соразмерять себя по отношению к горе, инстинктивно, а не только с помощью чтения значков на картах. Так я смогу распознать момент, когда моя попытка не будет неудачной. Второй попытки мне дано не будет. Моя мизерность по отношению к ее громаде: только интеллект, хорошая техническая подготовка, соответствующее технологичное снаряжение и способность чувствовать и интерпретировать — это все давало шансы на успех.

С того вечера, когда мы с моим другом провели вечер за рассказами и рассматриванием фотографий, прошло три года. Все, что я сделал за это время: пересечение Сахары и Средиземного моря, перелет через Сибирь, — я рассматривал как последовательные эта-

пы общего проекта. Одиночество, которое я испытал в Сибири, хотя и в совершенно иных природных условиях, чем на Эвересте, было неотъемлемой предпосылкой для того, чтобы владеть такой психологически сложной ситуацией на Эвересте. С каждым шагом продвижения — как и теперь, после разведки местности — у меня возникало впечатление отката назад. Казалось, что моя цель отодвигается дальше. Увы, раньше я был ослеплен своей самонадеянностью, считая, что я почти у цели. Единственное, что меня поддерживало теперь — это уверенность, что я не отступлюсь никогда. Каждая мысль, каждая минута моей жизни были направлены на главную цель, вся энергия тратилась на нее. Теперь Эверест перестал быть мечтой, он превратился в одержимость.

Время шло. У меня был еще год, больше, чем четыре года, я не мог себе дать. Моя личная экстрим-олимпиада. Четыре года, чтобы попасть на «крышу мира» и завоевать столь почетные трофеи, и несколько минут, чтобы вернуться.

Подготовка

Шаг за шагом

Чтобы перелететь через Эверест, мне нужно будет долго оставаться в воздухе, переносить очень низкие температуры и недостаток кислорода. Такие условия подвергнут мою выносливость очень суровой проверке. И я должен был тщательно к этому подготовиться.

Чтобы преодолеть самые жесткие ситуации, с которыми я мог встретиться, наряду с технологическими и стратегическими аспектами предельно важными были физическая, техническая и психологическая подготовка. Я не мог позволить себе ни малейшей

слабости, никаких мышечных судорог, одышки, никакого признака стресса. Все это могло оказать такое же опустошающее действие, как отказ приборов.

Моей главной целью было запустить проект не только с наилучшей технологической поддержкой, но и в собственном идеальном физическом и духовном состоянии. Летание как обычная деятельность не требует высоких атлетических качеств по сравнению с другими видами спорта, в которых больше зависимость от мышечной силы. Здесь скорее требуется гармония тела и духа. И то, что все действия должны быть сознательными. Такова современная концепция спорта. Внимание направлено в первую очередь на систему управления, а потом на аппарат. Но для подготовки ясно, что важную роль играет физическая тренировка, поскольку на моторном уровне нужны хорошие реакции: мышечная сила и выносливость, рефлексы и подвижность.

Обычно, чтобы быть в форме, я бегаю десять — двенадцать километров в день, это примерно час. Для гибкости и формирования мускулов тренируюсь час свободно или с отягощением, чтобы в серьезном случае, несмотря на возросшую усталость, иметь возможность сохранять рабочий ритм. Благодаря этому мне удается держать под контролем технику движений даже при нарастающей усталости. Привыкнув к увеличению нагрузок, я способен лучше использовать оперативные возможности организма, чтобы лучше адаптироваться к окружающим условиям. Важным является то, что это происходит плавно и постоянно.

К началу атлетической подготовки нужно усилить стандартную тренировку. Ритм, поддерживаемый постоянно на самом высоком уровне, не дает ничего, он только истощает мотор. Спортсмен ориентирует свою работу на поставленную цель. Только так он может достичь наилучших результатов. В моем случае за шесть месяцев, которые оставались до поездки в Непал, нужно было набрать максимальную форму. Этого было достаточно, чтобы быть готовым как раз к

неделе перелета через Эверест. Мой тренер составил план тренировок, на который я сориентировал мою программу. Когда собственно началась фаза подготовки, я постепенно стал увеличивать объем ежедневных кроссов, доведя их до двадцати километров, при этом чередовал тренировки на выносливость и отдельные упражнения, чтобы привести в пик формы сердечно-сосудистую систему.

Бег, силовые тренировки и тренировки на гибкость. И, естественно, ежедневные полеты. Техническая тренировка проводилась в полдень — к этому времени солнце давало максимальный прогрев и наступали наилучшие термические условия. Я ставил себе всегда задачи: какие аэрологические решения найти, чтобы долететь до определенного места и вернуться обратно, чтобы дольше находиться в воздухе, чтобы опробовать новые полетные места и траектории. То есть я постоянно стремился к совершенствованию. Затем практиковал упражнения на набор высоты. Так, однажды я поставил задачу использовать термический поток, чтобы набрать максимально возможную высоту. Другой раз я покинул поток совсем низко, чтобы быстро найти другой, пока не просел совсем низко. И так далее. Речь шла не только о физической, но и о ментальной тренировке, направленной на то, чтобы научиться анализировать перемещения воздуха для обеспечения максимально активного их использования и свести пассивный процесс до минимума.

Но никакая самая хорошая физическая или техническая тренировка не может заменить недостаток психологической подготовки, который способен привести к прерыванию проекта или к его неудаче. Для меня этот аспект можно объединить одним словом: концентрация.

С годами я разработал персональную технику, разновидность медитации. Я взял из йоги то, что подходило моим целям, остальное отставил в сторону. Для этого мне вначале нужна была темная комната. В

ней я садился на ковер в позу лотоса, чтобы сконцентрироваться. Позже я начал делать это упражнение в любых условиях. Сегодня мне удается достичь тех же результатов за более короткое время, при этом мне не нужно себя изолировать. Я могу это делать дома, перед стартом или в самолете. Речь идет об одном упражнении, для которого мне не нужно ни специального тренировочного костюма, ни специальной обуви. Я могу в любой момент войти в состояние расслабленности. Делаю это с помощью дыхания — источника жизненной энергии всех живых существ. Дыхание — это чудо, которое происходит постоянно благодаря незаменимым молекулам кислорода, которые нам дарят растения. Вырубая леса, мы уничтожаем легкие мира, мы пилим сук, на котором сидим.

Человек дышит, потому что это ему нужно для жизни. Он использует емкость своих легких лишь частично и поглощает только часть того, что получает. Если мы смогли бы дышать лучше, уменьшить напряжение, с которым без особой пользы заполняем весь объем и — в результате — использовали весь объем легких, мы смогли бы больше выжать из времени, которое есть в нашем распоряжении. Это как разница между понятиями «кушать» и «хорошо кушать», между «просто жить», и «жить вдыхая полными легкими».

Несколько лет назад я начал размышлять над этой темой. Тогда я сначала пытался просто научиться дышать. Я хотел для легких, которые осуществляют кислородный обмен в крови, исключить любой источник загрязнения: курение и смог. Потом перестроил свои тренировки на аэробный ритм, чтобы как можно лучше использовать кислород. Если бегун на сто метров тренируется анаэробно, то есть быстро и интенсивно, потому что не имеет времени на сжигание кислорода и потому достигает большой мощности за счет сжигания углеводов, я использовал кислород и для этого мне нужна была, по возможности, лучшая техника дыхания и, по возможности, долгие вдохи.

Постепенно я разработал технику, которая соответствовала моим потребностям. Я начал дышать так, как в принципе и нужно дышать: больше концентрироваться на выдохе, чем на вдохе. Заполнение легких происходит автоматически, за счет силы тяжести: воздух имеет вес, который называется атмосферным давлением, и стремится заполнить все пространство, то есть и наши легкие. Этот естественный насос заставляет работать мускулатуру выдоха правильно только тогда, когда вытесняет воздух, поскольку она должна противостоять силе тяжести, чтобы дать место новой порции воздуха, содержащего кислород.

За время моего короткого опыта по йоге я изучил специальную технику дыхания, пранаяму. «Прана» на санскрите означает дыхание, жизнь, ветер, энергию или силу, а также принцип получения энергии, существующий во всех формах жизни: кроме прочего, мы черпаем энергию из воздуха. «Аяма» — длительность, протяженность, контроль. Все вместе дает «длинное дыхание», «долгая жизнь». Пранаяма делится на четыре фазы: вдох, задержание воздуха при заполненных легких, выдох, задержание воздуха при пустых легких. При задержании воздуха происходит овладение дыханием. При этом диафрагма используется так, как это делают оперные певцы для получения определенных тональностей: повышается внутреннее давление в легких. Это и было моей целью. Я хотел повысить внутреннее давление в легких, чтобы компенсировать недостаток внешнего.

Я концентрировался на дыхании, мысленно сканировал все мои мускулы, от головы до ног, вдоль психомоторной контрольной линии, и пытался расслабиться. Вначале мне нужно было концентрироваться на каждом участке тела, но со временем в процессе уменьшения мышечного давления наступил автоматизм. Если вначале для достижения состояния полного расслабления мне требовалось семь—восемь минут, то теперь хватало нескольких секунд. Долгий путь, потому что расслаблять сознание тяжело. И если

контролировать мышцы или избегать их напряжения сравнительно легко, то расслабить «нематериальный вечный двигатель» нашего мышления гораздо тяжелее.

В процессе экспериментов я обнаружил, что могу контролировать функции организма. В полете бывают моменты, когда некоторые мышцы из тех, что работают в данную минуту, уже не могут отдавать энергию. Цель атлета — управлять расходованием энергии и переводить в режим пассивной готовности те участки тела, которые должны работать. Моей целью было сначала развить дыхание, а с ним обеспечение кислородом и поступление жизненной энергии, а затем повысить степень концентрации. Затем я заметил, что при расслаблении замедлялась частота сердцебиений. Так, шаг за шагом, я научился ее контролировать. Хотя всего лишь частично.

При деятельности на границе человеческих возможностей, на предельной высоте, где не хватает кислорода, проблема состоит в том, чтобы как можно лучше использовать поступающий через маску кислород, поглощая его как можно больше в процессе кислородного обмена. На уровне моря и до высотной границы 5000 метров давление воздуха, попавшего в легкие, само обеспечивает проникновение кислорода через тонкие стенки молекул легких, питая красные кровяные тельца. Далее обогащенная кровь транспортирует его дальше, обеспечивая питание мышечных тканей и клеток мозга. На этих высотах обмен происходит еще естественным путем, за счет силы тяжести. И не случайно, что люди живут на высотах лишь до 5000 метров — там они еще могут дышать нормально.

В более высоких местах атмосферного наружного давления не хватает; обмен существенно уменьшается, а именно — экспоненциально. То есть проблема не в уменьшении количества кислорода — его доля остается неизменной. Примерно на 5500 атмосферное давление уменьшается вдвое, а с ним — способ-

ность человеческого организма усваивать кислород. На 9000 обмен настолько мал, что функции организма могут оставаться автономными лишь несколько минут. Затем наступает угрожающий недостаток кислорода. Тесты, которые я хотел пройти в барокамере, должны были показать способ решения этой проблемы с помощью дыхания.

Сфокусироваться на цели и мотивации, которая меня к этой цели движет, мне кроме расслабления нервной и мышечной систем помогает также техника медитации. Мы часто забываем, почему идем в определенном направлении, и иногда замечаем это, когда бывает поздно выбрать другой путь. Иногда мы настолько увлечены целью, которой хотим достичь, что это нарушает наши мыслительные способности. Медитация позволяет мне спросить самого себя: то, что я делаю, действительно ли ведет меня к моей цели. Она помогает мне также настроиться на большие жертвы, сжать зубы и смотреть вперед.

Способность переносить любую боль — один из ключевых элементов, позволяющих справляться с экстремальными ситуациями. Эта способность субъективна и может быть улучшена. Чтобы ее развить, нужно ее тренировать, постоянно расширяя границы. Это удается сделать только благодаря сильной мотивации. И нет мотивации сильнее, чем увлечение, оно расширяет физические возможности при психологической поддержке.

Кроме того, существует паника. Это враг, которого нужно знать и пытаться победить. Вися в воздухе или на скальном выступе или оказавшись в каноэ посреди бурного потока, нельзя позволить себе потерять контроль над реакциями. Мой опыт по этому поводу начался очень давно с приступа клаустрофобии. Когда я был еще студентом и ходил с друзьями на полеты на дельтаплане и параплане, мы набивались в автомобиль, чтобы сэкономить на бензине. Проблема была в том, что каждый раз кто-то должен был ехать в багажнике. Однажды наступила моя оче-

редь, и я очень точно помню, как мы всемером, со снаряжением, и я в багажнике, ехали на старт в горы. Я держался, сколько мог, но вскоре почувствовал, что мне действительно не хватает воздуха. Во мне начала нарастать паника, но одновременно я знал, что не должен ее допустить. Поменяться с кем-нибудь или продолжить путь пешком я не мог. Постепенно я опять успокоился и мне удалось блокировать инстинкт, который привел меня из состояния уравновешенности в противоположное. Тогда я узнал, что соответствующая концентрация ограничивает подобные состояния и может предотвратить их выход за рамки допустимого.

Зверь, который сидит в нас со времен зарождения человечества, сопротивляется тому, что мы от него требуем. Это самоцензура, которая выражается в виде страха и удерживает от возможного риска. Одновременно она, конечно, ограничивает и радиус нашей деятельности. Но мы должны приучить этого зверя. Важно, чтобы это происходило постепенно, не травматическим путем. Если имеется паническая реакция или страх на что-нибудь, нужно постепенно тренировать сохранение спокойствия в ситуациях, становящихся все более сложными, вплоть до экстремальных, которые могут привести к смерти, если поддаться растущей панике хотя бы немного. Поэтому самоконтроль в моей профессии имеет такое важное значение.

Нужно быть в состоянии сохранять полезную долю страха перед объективными опасностями. Благодаря страху человечество смогло выжить на этой планете. Страх перед прыжком с тридцатиметровой скалы важен для выживания; мы научены так, что он нас охраняет. Но наши страхи — это и наши границы. В конце концов, это не что иное, как ограничение территории. В то время как одни страхи обоснованны и защищают нас,' другие - я их называю субъективными — часто всего лишь отговорки, сдерживающие пороги, которые мы создали сами и которые не дают

нам развиваться дальше. Мы закрыли себе миры, которые могли бы обогатить наше существование или даже стать жизненными пространствами. Так как растущие трудности неизбежно будят в нас страх, что мы не сможем больше контролировать ситуацию, важно с каждым разом отодвигать момент наступления страха. Но не до уровня, когда становишься неосторожным или допускаешь безрассудную смелость.

Пару лет назад я записал в своем блокноте: «Если мы ежедневно переходим наши пределы, то нам постепенно удается преодолеть страхи, которые ограничивают или не дают нам владеть собственным существованием». Каждый день немного отодвигать пределы означает, что мы становимся более подвижными. Но это должно производиться медленно, потому что тот, кто зайдет слишком далеко, не сможет больше вернуться.

Смотреть дальше, увеличивать свою собственную территорию означает также открыть дорогу для следующих. Если после меня кто-нибудь захочет перелететь через Эверест, он сможет обратиться к моему опыту, как это делаю я сегодня, используя то, что сделали другие до меня.

Испытание в аэродинамической трубе

Я покрепче взялся за трапецию. Ветер постоянно усиливался, крыло начало противопоставлять воздушному потоку свои аэродинамические силы. Дельтаплан надо мной напрягся под ударами воздуха. Мои кожные сенсоры привыкли к этой стихии, и с закрытыми глазами я ощущал все так же реально, как в полете. Невероятно, но в действительности я не летел.

Я находился в просторном ангаре, передо мной была турбина около десяти метров диаметром, её пропеллер со множеством регулируемых лопастей вращался. Это чудо техники называлось аэродинамической трубой исследовательского центра Фиат в

Орбассано рядом с Турином. Самого передового исследовательского центра автомобилестроения Европы. В аэродинамической трубе исследуют, как можно улучшить коэффициент воздушного сопротивления автомобиля, так называемый cw, или посмотреть на действие набегающего воздушного потока в принципе. С помощью искусственного воздушного потока здесь можно создать самые разные аэродинамические условия и испытать их влияние на движущееся тело. Таким образом я начал использовать высокие технологии.

Что касается моего летательного аппарата, мне нужно было крыло, сохраняющее несущую способность в экстремальных условиях, на 9000 метрах, над самыми сложными и ветреными горами Земли. На предельных высотах ветер всегда особенно сильный и ни на какой другой горе не возникают такие частые ураганы, как на Эвересте. На земле никто не был бы в состоянии устоять, пусть даже немного присев, при ветре со скоростью около сотни километров в час. Человек потеряет равновесие и его сдует. При 200 километрах в час даже дом с трудом выстоит, хотя такой сильный ветер вблизи поверхности земли невероятен. Торнадо, которые срывают с домов крыши, мчатся через города и села со скоростью 150—180 километров в час. Только небоскребы строят так, что они могут выдержать такие ветра. Но при 300 километрах в час не устоит ничто. На поверхности земли не останется ничего.

Бури, которые часто бушуют над вершиной Эвереста, 300 километров в час достигать могут. Ясно, что в таком предельном случае даже математически лететь невозможно. Но это ничего не меняет в том факте, что моей главной проблемой является сильный ветер. Важнейшим аспектом свободного полета, при котором нельзя рассчитывать на мотор, является возможность пробиться против ветра. Орлы, например, для этого становятся против ветра, чтобы скомпенсировать ветровое смещение относительно

земли. А мне для этого нужен летательный аппарат с минимальным cw. Джанни Хотц, Франко Гарциа и команда Манфреда Румера и Кристиана Чеха — тогдашних чемпионов мира — разработала жесткое крыло, которое удовлетворяло моим требованиям.

Можно было еще улучшать два аспекта: положение тела в подвеске и аэродинамику снаряжения. Это как у велогонщиков. Велосипед, как таковой, уже достиг оптимального технологического уровня развития. Шлем и оптимальное положение гонщика, чтобы уменьшить сопротивление воздуха — это два способа, все еще позволяющие выиграть пару сотых секунды.

Я мог рассчитывать на сотрудничество с большим ученым, профессором Антонио Даль Монте. Он, как инженер, разработал технологически передовые устройства в области биомеханики, занимающейся исследованием взаимодействия между человеком и механикой. Это благодаря ему в рамках исследований проблем безопасности и комфорта автомобилей были разработаны анатомические сидения. Он сопровождал физическую подготовку таких великих чемпионов, как Диего Марадона и Франческо Мозер. В 1984 году он разработал для велогонщиков дисковые колеса — их аэродинамическая форма меньше сопротивляется воздуху. Профессор — увлеченный пилот самолета. Он сопровождал меня во время моих рекордных полетов, например, при перелете из Катании в Каир. Я попросил его участвовать в подготовке гималайского проекта.

На этой фазе нужно было провести обширные испытания всех технических аспектов. С помощью искусственного движения молекул воздуха со скоростью максимальных потоков можно имитировать условия для проверки ряда параметров, например, аэродинамических сил, действующих на крыло. Дельтаплан, под которым я висел, находился на испытательном стенде, измеряющем различные сопротивления в зависимости от силы ветра.

Пока мощный вентилятор дул на меня, я по рации просил инженеров увеличивать или уменьшать напор воздуха, а сам соответственно изменял положение крыла. Все снималось на кино— и фотопленку, так что полученные силовые диаграммы соответствовали изображениям моего положения и можно было проанализировать результаты.

Так мы нашли оптимальные решения. На дельтаплане летают, вися в подвеске в положении на животе, лицом вперед, параллельно, насколько возможно, потоку движущихся молекул воздуха. При этом руки не разводят, или как в горных лыжах, не прижимают локти к туловищу, тут кисти вытянуты вперед примерно на ширине плеч, не более. Чтобы дельтаплан создавал необходимые аэродинамические силы и мог лететь в разреженных слоях атмосферы, он должен быть максимально скоростным, иначе при перелете через Эверест будет мало возможностей для маневра.

И мое снаряжение тоже должно быть максимально аэродинамичным. Карбоновый шлем со встроенной кислородной маской имел каплевидную форму, чтобы избежать завихрений за головой. С помощью Стефано Пайсана из Триента мы отлили заднюю часть подвески в виде торпеды. Так мы получили вытянутую форму, которая могла пронзать воздух.

Но этим были устранены еще не все проблемы. Наоборот. На высоте 9000 метров одной из неизвестных величин, с которой предстояло встретиться, был холод. Чем дальше удаляешься от Земли, которая отдает накопленное солнечное тепло, тем становится холоднее. С каждой тысячей метров температура падает примерно на 6,5 градусов. Я знал, что над вершиной Эвереста может царить температура минус пятьдесят — минус шестьдесят градусов. К этому добавляются другие потери тепла: тело отдает тепло воздуху, который его обтекает. Например, на мотоцикле ощущение холода тем больше, чем больше скорость. Ощущения при пятидесяти градусах ниже нуля и при скорости сто километров в час трудно себе

представить... Стейк в морозилке при минус двадцати за несколько минут превращается в ледышку. Мы рассчитали, что время, которое человек с температурой тела 36 градусов при температуре окружающего воздуха минус пятьдесят градусов и при скорости 100 километров в час может продержаться до полного замерзания, составляет от пяти до восьми минут. Без соответствующих мер защиты это и есть диапазон выживания, который я имею до превращения в ледышку.

Климатическая камера исследовательского центра Фиат для таких испытаний подходит идеально. Речь идет о меньшей аэродинамической трубе с вентилятором диаметром четыре метра. В то время как в самой аэродинамической трубе развивается скорость 300 километров в час, в климатической камере — до 130, но при температурах от минус пятидесяти до плюс пятидесяти. От северного полюса до Сахары, при этом, не выезжая из Орбассано. Важнейшее испытание материалов на деформируемость, кристаллизацию и потерю прочности при увеличении жесткости.

В шлеме, очках и кислородной маске я висел на веревке, держа руки на горизонтальной планке, которая должна была имитировать трапецию моего дельтаплана. Я хотел знать, как долго может удерживать тепло моя защитная одежда. Под наблюдением техников за стеклянным окном я испытывал материалы, которые должны будут меня защищать. Охлаждение — это одна из главнейших проблем в высокогорье или в полярных областях. При испытании, проводимом при минус сорока градусах и скорости 130 километров в час в течение двух часов, я сумел определить два возможных места потери тепла. Змейки застежек имели поры и пропускали воздух, их нужно было уплотнить. Второе слабое место — зазор между рукавом и перчаткой, которая неплотно прилегала к костюму. Тут проблему можно было уменьшить, увеличив припуск. При всех этих решениях мы должны были искать компромисс между размерами и аэродинамикой.

Второй очень важный тест касался поведения материалов на высоте, поскольку низкие температуры влияют на молекулярную структуру и существенно ухудшают прочностные характеристики. Рама дельтаплана состоит не только из алюминиевых труб, но и карбоновых и кевларовых профилей, которые должны выдержать не только низкие температуры, но и сильную турбулентность. Я сильно беспокоился и по поводу кислородной маски. Если мокрую рубашку повесить для сушки на морозе, эластичные волокна из-за ледовых кристаллов очень быстро затвердеют. Если эту рубашку смять, то она просто поломается, но такие повреждения не столь важны. А вот если то же самое произойдет с кислородным шлангом, его разлом окажется смертельным.

Во время испытаний решающее значение сыграли два момента. Сначала лопнул один из шлангов, соединяющий кислородный баллон с маской, так что мы решили использовать другой материал. С понижением температуры пластические материалы теряли пластичность. Они вели себя как ветки дерева, которые пока молоды, могут гнуться, не ломаясь. Но старые и высохшие, они сразу же ломаются. Таким образом мы заменили все детали из пластика на материалы на основе каучука. При этом мне понравилась мысль, что естественные материалы должны быть более стойкими, чем синтетические.

Затем заклинило выпускной клапан, и я не смог больше выпускать из маски воздух. Каждый раз, когда я выдыхал, влага конденсировалась на замерзшем до минус сорока клапане и за несколько минут образовывалась ледовая пробка. Я неожиданно оказывался не в состоянии ни вдохнуть, ни выдохнуть. В аэродинамической трубе мне достаточно было остановить испытание, в реальной ситуации я бы погиб. На 9000 метрах время до потери сознания из-за отсутствия кислорода составляет три минуты. После этого в крови будет слишком мало кислорода и пропадут рефлексы. Смерть наступает обычно через несколько

минут. Скоро у меня будет возможность опробовать этот важный аспект.

Получив возможность работы в этой камере, я испытал также и электронные фото— и видеокамеры, которые хотел прикрепить на крыле, чтобы задокументировать события. Чтобы все действительно получилось, потребовались большие технические затраты, а также большой объем совершенно новых работ. Над Эверестом не будет возможности стартовать еще раз. Я хотел все проверить, испытать и настроить оптимально. Мне нужен был наилучший вариант, без компромиссов.

Как будут работать крошечные видео- и цифровые фотокамеры при пятидесяти градусах ниже нуля на высоте 9000 метров? Аккумуляторы, работающие при нормальных условиях в течение восьми часов, не выдержали бы там и пяти минут, потому что холод поглотит их мощность. С другой стороны механические детали кристаллизуются, газообразные элементы микрочипов на 9000 метрах, вероятно, расширятся и нарушат работу электроники. На эти вопросы имелся только один ответ: испытания, испытания, испытания.

Вместе со специалистами по киносъемке и по фоторепортажам мы искали решение, поскольку было бы жалко не записать такое событие на пленку. Решение состояло в защищающих от холода чехлах для фото- и видеокамер, которые мы использовали и для защиты летных приборов — их работа также зависела от аккумуляторов.

После испытаний в климатической камере мне пришлось пережить большую неприятность. Я покинул ее почти замерзшим. Хотя я мог самостоятельно бегать и все еще здраво мыслить, но я понимал, что на этот раз перешел свой предел. Я снял шлем, очки и кислородную маску. Тут подошел старший лейтенант Марко Босио из Центра космической медицины военно-воздушных сил, который сопровождал мою подготовку в качестве врача и

присутствие которого требовалось при испытаниях, поскольку они были опасными. Он некоторое время рассматривал меня, затем постучал пальцем по моей щеке. Это прозвучало как стук в дверь. Я озадаченно посмотрел на него, он посмотрел ближе и постучал еще раз.

— Ничего не слышишь? — спросил он.

— Слышу. Как если бы постучали по стеклу.

— Участок твоей правой щеки обморожен, Анжело.

Я не знал, как реагировать. Не только потому, что не чувствовал никакой боли — я и не заметил, что он касался моего лица. Под шлемом кусочек кожи был не закрыт подшлемником и контактировал с воздухом. Обморожение произошло за несколько минут, я ничего и не заметил. Это одна из худших опасностей низких температур: можно заснуть, не заметив потери контакта с реальностью, и погибнуть. К сожалению, такое у меня было не в первый раз. Раньше — при установлении рекорда высоты на мотодельтаплане. При одном из движений оголился кусочек кожи между воротником комбинезона и подшлемником, результат был тот же. Когда в обмороженные участки опять стала поступать кровь, боль стала почти невыносимой.

Врач сразу же позаботился о том, чтобы восстановить кровообращение и исключить отмирание тканей из-за недостатка в них кислорода. Он обработал меня медикаментами, которые постепенно подняли мою температуру, так что полопались не все сосудики. Потом все восстановилось, но еще в течение целого месяца на моем лице был виден след ожога, как будто мне кто-то поставил клеймо.

Несмотря на этот несчастный случай, результаты испытаний были весьма положительными. Настало время сделать еще шаг вперед. Меня ждал Центр космической медицины в Риме для испытаний в барокамере ВВС, чтобы попробовать, что произойдет, если дышать в стратосфере без кислородной маски.

В барокамере

Я вошел, занял место, надел шлем, очки и маску, и за мной закрылась воздухонепроницаемая дверь. Я сделал знак, что все в порядке, врачам, которые наблюдали меня через иллюминатор. Из моего теплозащитного костюма были выведены электроды, через которые регистрировали важнейшие параметры деятельности сердечно-сосудистой системы: электрокардиограмму, частоту сердечных сокращений и дыхания, а также содержание кислорода в крови. Камеры фиксировали мои реакции. В барокамере отделения авиационной и космической медицины Центра космической медицины ВВС, одном из самых передовых во всей Европе, было все готово для испытаний.

Наконец-то я имел возможность проверить правильность моих теорий относительно дыхания — ведь раньше они базировались лишь на интуиции. Вопрос состоял вот в чем: почему птицы могут летать над Гималаями, Андами и всеми континентами на почти стратосферных высотах?

Мне в этом исследовании нужно было определить быструю, легкую и эффективную систему дыхания на случай, если откажет главная система обеспечения кислородом. Чтобы определить, работает ли моя система дыхания, мне нужно было проверить ее в соответствующих условиях. Вначале надо было проанализировать симптомы кислородной недостаточности, а потом найти решение на случай аварии.

Есть две возможности проследить действие недостатка кислорода на организм. Первая — подняться на высоту, но там трудно воссоздать аварийную ситуацию. Вторая — опытная ситуация, при которой можно сымитировать условия, максимально приближенные к действительности. Барокамера представляет собой герметически закрытый цилиндр, похожий на кусок фюзеляжа самолета. Через редуктор изнутри отсасывается воздух и таким образом понижается ат-

мосферное давление. На дисплее отмечается, какой высоте это соответствует.

На малых высотах парциальное давление кислорода в крови составляет сто процентов. С подъемом и уменьшением внешнего давления оно постоянно понижается. Обмен двуокиси углерода и кислорода через стенки клеток легких становится все меньше. Примерно в пятидесяти процентах обмена возникает кризис, вызванный кислородной недостаточностью. Между прерыванием подачи кислорода и моментом, когда прекращается деятельность мозга, остается лишь короткий период нахождения без сознания. Симптомы этого различны и прогрессируют: зуд в конечностях, ощущение тепла или холода, головокружение, сложности с речью или письмом и вплоть до бессознательного состояния или отмирания мозга.

Чтобы очистить кровь от остатков азота, я начал вдыхать чистый кислород. Азот, который мы вдыхаем, образует в крови микропузыри, которые в нормальном случае выводятся с дыханием, слезами, через поры кожи или кишечник. С увеличением высоты за счет малого атмосферного давления они превращаются в макропузыри, которые могут вызвать эмболию. Это случается с ныряльщиками, которые слишком быстро поднимаются на поверхность. Если тромб крови попадет прямо в сердце, наступает немедленная смерть — риск, которым нельзя пренебрегать.

Через полчаса вдыхания чистого кислорода начался сам тест. Техники начали понижать давление в камере. На дисплее я увидел, что скорость подъема довольно высока: 25 метров в секунду. Я почувствовал себя как на борту ракеты, которая несет меня на орбиту. Цель эксперимента была достичь высоты около 43000 футов, то есть около 13100 метров. Я был на пути в виртуальную стратосферу, но ощущения были вполне реальными, включая риск. Я чувствовал себя как птица в клетке, но на удивление не ощущал своей клаустрофобии. Все мои органы чувств били тревогу, как будто я поднимался действительно. Кожа, нос,

воздушные полости в организме вели себя как в реалии. У меня было чувство, что я нахожусь в большом свободном пространстве, как будто вишу под моим дельтапланом на высоте.

После 7000 метров я начал ощущать положительное давление в маске, и это было открытие. До этого я был убежден, что вдыхание кислорода из кислородного баллона должно было хватить, чтобы выдерживать психофизиологические параметры на любой высоте одинаковыми: что на 1000 метрах, что на 10000. Совершенно неправильно. Если подняться на высоту от 7000 до 7500 метров, где давление воздуха сильно уменьшено, обмен становится недостаточным. Кислород должен подаваться в легкие под давлением, поэтому говорят о положительном давлении. Непрерывная подача воздуха в мои дыхательные пути заменяла недостаток внешнего давления и делала возможным обогащение крови.

Когда я виртуально превысил высоту Эвереста, то неожиданно начал чувствовать себя странно. Я увидел, как на глазах начал расти живот. Полости моего тела вздулись. Повсюду, на шее, в легких, в кишечнике, в конечностях — микропузыри. Весь воздух в моем организме расширился. Перед этим врачи, специализирующиеся в космической медицине, предупреждали, чтоб я не боялся — не лопну. Но ощущение было исключительно неприятным.

Я достиг верхней точки параболы траектории гипотетического космического зонда. На альтиметре можно было прочитать: 43000 футов, более 13000 метров. На этой высоте горизонт из-за кривизны земного шара кажется изогнутым, а небо начинает быть черным. Подача воздуха в маску была такой сильной, что я не мог вымолвить ни слова, словно мне перекрыло рот струей из брандспойта. Мне пришлось дать по связи сигнал о помощи. Это удалось сделать с большим напряжением, так как голосовые связки не издавали звуков. Пришлось напрячь все мышцы живота, чтобы выдавить воздух в воздушные кана-

лы и заставить вибрировать голосовые связки, чтобы иметь возможность говорить по рации.

Затем показания снизились до 29000 футов, около 9000 метров, высоты вершины Эвереста. Я готовился к тесту, который обычно проводится на 18000 футах.

— Снимай маску, — сказал мне по связи врач, — пора.

Я кивнул, отстегнул застежку на боку, опустил маску и попытался дышать. Было ощущение, как будто у меня жажда, а я пью из пустого стакана. Хотя ощущения задыхания и не было, желание наполнить легкие было чистой иллюзией. Как долго я смогу обманывать мозг? Когда начнется лихорадочный поиск кислорода? Когда недостаток кислорода в крови вызовет во мне панику, как у утопающего?

Вдруг погасли все фонари. Только экран за стеклянным окном давал еще холодный свет. Нужно было проимитировать ночь, так как в темноте было легче распознать первый важный симптом — так называемый «туннельный эффект» при кислородной недостаточности. Я начал видеть, как окружающее уменьшилось до круга, как в немом фильме, когда линзы выдвигают вперед для постепенного затемнения. Изображение в центре остается резким, а все остальное остается затемненным. Краски вокруг меня погасли, все растворилось в сером цвете.

Это были ощущения, к которым мне нужно было привыкнуть и научиться распознавать с самого начала, пока я еще в сознании и владею своими духовными силами. Это первые сигналы тревоги, на которые при выходе из строя кислородного аппарата над Эверестом мне нужно будет обратить внимание сразу же, чтобы устранить проблему или уйти с высоты. Нужно будет действовать, как только обнаружатся первые сигналы, поскольку если их пропустить, то не удастся и бороться с неизбежной потерей сознания. Если в результате потерять контроль над летательным аппаратом или жизненно важными функциями, то конец неизбежен.

— Анжело, как дела?

- Немного беспорядок в голове, а так - хорошо, - больше сказать было нечего.

Затем началась следующая фаза. Мне дали бумагу и карандаш, чтобы измерить влияние кислородной недостаточности на мои умственные способности. Год назад я уже проходил подобный тест с головоломками-пазлами в барокамере английских BBC. Мне нужно было из отдельных кусочков сложить звезду, круг в круге, квадрат в квадрате... Игра для двух-трехлетних детей. Но когда я потом увидел на фотографии себя с квадратом в руках, полностью сосредоточенным на решении проблемы, к чему его отнести, я осознал, насколько мало расстояние, в действительности отделяющее нас от обезьян. Мой озадаченный взгляд, казалось, не отличался от взгляда шимпанзе.

С напряженным вниманием и сильно замедленными движениями я ответил на некоторые вопросы викторины, нарисовал путь выхода из лабиринта и решил несколько арифметических примеров, о которых мне сказали, что они будут простыми. Например, сколько будет четырежды четыре. Ответ не сразу пришел мне в голову. Мне нужно было немного подумать и по времени, которое мне потребовалось, я понял, как сильно ограничились мои интеллектуальные способности. Вместо этого меня заполнила эйфория, что-то вроде опьянения, как у дайверов, которые перестают ощущать риск при погружении. Тупик.

До этого момента результат теста был абсолютно нормальным. Моё умственное и физическое состояние казалось не лучше и не хуже, чем у известных суперстрелков из известного кинофильма[1] . Они надевали кислородную маску каждые три—четыре минуты, потому что из-за одышки и ограничения поля зрения становилось ясно, что пора покидать высоту.

[1] Американский боевик о пилотах.

Это и было целью их тренинга. Я хотел несколько иного: я хотел найти методику, которая могла бы мне послужить на 9000 метрах как аварийная мера, и насколько возможно продлить шансы на выживание, пока я не спущусь на высоту, на которой смогу дышать. И надеялся, что природа сама мне в этом поможет.

Я спрашивал себя, как это орел может летать над Эверестом без кислорода, сохраняя при этом и свой маршрут, и соответствующие психофизические кондиции. Большие перелетные птицы имеют не такую анатомию и технику дыхания, как мы, чтобы в полете почти в стратосфере создать в легких высокое давление. Они вдыхают воздух и наполняют таким образом дополнительные воздушные емкости, имеющиеся у них вне легких. Сокращая мышцы, они затем нагнетают в легкие дополнительный воздух, где за счет повышенного парциального давления кислородный обмен может выдерживаться на том же уровне, что и на более низких высотах. То есть за счет мышечного напряжения можно искусственно скомпенсировать недостаток давления воздуха в легких.

Я собирался объединить оба мира. Я хотел использовать технику дыхания птиц и их особую анатомию, заменяющую дыхание животом, которое практикуется при медитациях. Я хотел проверить, может ли человек, и если может, то как, выжить определенное время над Эверестом без кислородного аппарата, как орел. Это было неизвестно и мне, и науке. Я хотел проверить это на себе.

Закончив стандартный тест при недостатке кислорода, я приступил к собственному, индивидуальному тесту. По-прежнему без маски я начал испытание с физической нагрузкой. Обычно пилоты в течение всего времени тестирования сидят в расслабленной позе. Поэтому врачи были в готовности, поскольку мои реакции предсказать было невозможно. Они боялись, что я могу потерять сознание или даже умереть. Барокамера и врачи, специалисты по баромедицине,

были готовы вытаскивать меня в случае эмболии. Единственной возможностью уменьшить воздушные пузыри в моей крови было продержать меня несколько часов или даже дней в камере с регулируемым давлением, чтобы прошла эмболия, вызываемая быстрой потерей давления на высоте.

Я знал об этой опасности и несколько раз согнул колени, чтобы посмотреть, как реагирует сердце. Через несколько минут организм ответил: в то время как мышцы ног напрягались все сильнее, мне перестало хватать кислорода. Мой организм уже сжег все запасы углеводов и хотел теперь лишь уменьшить степень напряженности. Я прекратил, содержание кислорода в крови резко уменьшилось. Все ткани мозга и мышцы отчаянно требовали кислорода, чтобы выжить, но его молекулы не поступали — я ведь находился на 9000 метрах без маски, был не акклиматизирован и выполнил напряженное усилие, которое на тот момент было для меня сверхчеловеческим. Я ощущал нарастающую слабость, молочную кислоту в мускулах и недостаток кислорода. Я был на своем пределе. Пределе, на котором раненый зверь уже не имеет сил реагировать и сдается. Я был на грани.

И выстоял. Хотя я уже имел менее пятидесяти процентов насыщения крови кислородом, значение, при котором обычно теряют сознание, но продолжал процесс. Ведь для меня, с моей силой воли, не имело особого значения превышение этого предела, потому что не это было решением, которое я искал. Я не собирался устанавливать в барокамере рекорд. Речь шла только об эксперименте, но это было делом не менее напряженным. Я сопротивлялся невероятно сильному искушению схватить маску и наполнить, наконец, легкие кислородом. Я сел в позу лотоса, чтобы расслабиться по моей технике и дышать по технике пранаямы. Вдохнул, не расширяя грудную клетку, то есть не напрягая мышцы. Надул живот, опустив диафрагму, и наполнил легкие. Затем расслабился и, закрыв нос и рот, — мое добавление к технике пранаямы —

опять поднял вверх диафрагму, за счет чего парциальное давление в легких увеличилось, совершенно так, как у птиц. Я повторил это несколько раз.

И тогда произошло удивительное.

Через три или четыре таких вдоха мои параметры удивительным образом опять восстановились. Получилось! Впервые мы проверяли взятую из йоги технику дыхания, на большой высоте. Позже я открыл, что Жак Майоль, великий ныряльщик без акваланга, для гипервентиляции перед своими рекордами по свободному погружению работал с такой техникой дыхания. И опять природа нам добавила что-то.

В общей сложности через два часа тест был закончен. В барокамере начался «спуск», чтобы согласовать давление в ней с окружающим и доставить меня на нормальную высоту. Открылась воздухонепроницаемая дверь. Пока я, немного оглушенный, покидал камеру, врачи сказали, что были поражены тем, как быстро мои параметры выровнялись без кислорода. Хотя характеристики функций моего организма ясно говорили о недостатке в нем кислорода, я не имел никаких видимых симптомов и вернулся в отличном психофизическом состоянии. Все это благодаря жестким тренировкам в последние два года. Мы пожелали друг другу счастья. В научных кругах часто встречается непреодолимая стенка между учеными и людьми, пришедшими извне. В этом случае все было абсолютно не так. Я имел счастье встретиться с людьми, которые были готовы помогать мне дальше и открывать новые пути научного прогресса.

Это было лишь одно из заседаний, которое состоялось между январем и мартом 2004 года в высокотехнологичных установках Центра. Совместная работа с военно-воздушными силами состоялась только благодаря генералу Винченто Парма, который признал возможность совместных интересов. Цель тестовых испытаний была достигнута. В барокамере я изучил свои физические и психические реакции на кислородную недостаточность и проверил дыхательный аппарат.

Но особенно я радовался успеху альтернативной техники дыхания, которая была основана на наблюдениях природы и технике йоги и могла улучшить содержание кислорода в крови. Эта техника имеет потенциал применения для обеспечения безопасности в гражданской и военной авиации. Так пилот при возникновении неполадок в дыхательной системе самолета может полностью продолжать владеть своими умственными способностями, чтобы спустить пассажиров до высоты 5000 метров, откуда они с большой вероятностью могут быть спасены.

Ясно, что в любом случае речь идет о спасательных маневрах при аварийной ситуации на предельных высотах, выполняемых до тех пор, пока не произойдет возвращение на высоту, где кислородный обмен может осуществляться автоматически, чтобы затем приземлиться. Нет необходимости оставаться на 10000 метрах дольше. Даже птицы не могут это делать. И у них есть зона смерти.

Врачи были так довольны результатами испытаний, что предложили мне дальнейшее сотрудничество. Фаза испытаний с имитацией условий была завершена.

Ричард, которому я во второй раз предложил сопровождать меня в качестве буксировщика, также прошел через все эти тесты. Поскольку он работал со мной по той же технологии в Сахаре, то было логично, чтобы и он испытал те же экстремальные условия, что и я. Его общее психофизическое состояние полностью соответствовало предъявляемым требованиям.

Но прежде чем нам обоим проверять себя воздухом в его царстве, в ветреном небе Гималаев, нам нужно было выполнить еще одно испытание — настоящий полет на такой высоте.

Генеральное испытание

Военный аэродром Гвидония, 6 марта 2004 года. Готовые к старту, мы стояли на взлетной полосе: я

с моим дельтапланом и Ричард со своим трайком. Метеорологи военной базы проинструктировали нас так профессионально и точно, как будто мы уже сейчас собирались лететь через Эверест. На испытаниях в барокамере мы разработали процедуру: тридцать минут чистого кислорода, чтобы очистить кровь от азота.

Погода в эти дни была холодной и очень нестабильной, но это было единственное возможное «окно». За день до того непрерывно шел дождь, и предсказывалось дальнейшее ухудшение погоды. То есть погодные условия, очень похожие на те, что ожидали меня месяц спустя на Эвересте. Меня должны были затянуть как можно выше над горой Терминилло, чтобы имитировать будущие условия на «крыше мира». За неделю до того мы разбили лагерь на территории аэропорта, точно такой, в каком мы будем размещаться в Гималаях. Так я хотел проверить и уровень логистики, и физические и духовные качества собранной нами команды. Мы рассмотрели каждый отдельный аспект экспедиции. От палаток до спальных мешков, от кислородных масок до последнего термоса — каждую деталь нужно было оценить самым точным образом.

Ричард много работал над тем, чтобы двигатель его трайка дал максимальную мощность. Его вклад в техническую подготовку — как и вклад техников в подготовку двигателя или вклад инженеров в подготовку кислородных баллонов — имел фундаментальное значение. Ведь сам результат — это вершина айсберга. Это результат большой работы всей команды.

Команда состояла из Массимо, который уже сопровождал меня в Сахаре, Ахилле, универсальном пилоте, которому я доверил Чуми и Гею (они также присутствовали в Гвидонии), и Оскара, врача проекта «Следуя за орлами». А кроме того были еще киногруппы: Фабио, Маурицио, Марчелло и Стефано — для документального фильма; Андреа, Ливио и Энрико — для репортажных съемок.

Подышав полчаса кислородом, мы стартовали. У нас была радиосвязь, и мы начали подъем в направлении Терминилло примерно в сорока километрах севернее. Я был сосредоточен. Я шел на эту генеральную пробу с психологической уверенностью, что все будет нормально, что все возможные проблемы должны открыться сейчас, так что еще будет шанс их исправить. И действительно, ожидаемые проблемы возникли. Все вместе.

Примерно на 5000 метрах при наружной температуре минус двадцать градусов на выпускном клапане маски образовалась ледяная пробка. Усовершенствование маски после испытания в климатической камере больше не проверялось, но ведь это генеральное испытание и должно было служить для устранения проблем. Над Эверестом подобное происшествие может иметь драматический результат. Но я не хотел прерывать полет. Нам предстояло еще 3000 метров подъема, в течение которых должны были проявиться и другие проблемы. Если я отцеплюсь и пойду на посадку, то полет пройдет впустую.

Я решил продолжать жить с ледовой пробкой. Я дышал медленно, в равномерном ритме, только через нос. Так не будет ни одышки, ни гипервентиляции, которая доставила бы в кровь излишек кислорода. Но я не мог продуть воздух из герметически закрытой маски. Поэтому я сымпровизировал решение, которое также работало. Я полуоткрыл рот, так что между маской и лицом образовалась щель, и выпустил воздух, совсем медленно, чтобы не могли образоваться ледовые кристаллы. Затем опять закрыл рот, маска прилегла к лицу, и я стал получать кислород. Мне пришлось затратить на это довольно много сил, потому что при минус сорока градусах даже эластичный каучук всегда становится жестче. Я продолжил эту гимнастику лица. А мы тем временем поднимались выше.

Вскоре возникла новая проблема: лед на оптическом фильтре маски. Миллиметровый слой, через который я не мог ни показания приборов видеть, ни

буксировщик. Воздух, выходивший либо из клапана, либо из щели, которую я сделал мышцами лица, вытекал в сторону, а не вниз. Потому он конденсировался на наружной стороне фильтра и сразу же замерзал. Я должен был поскорее найти решение этой проблемы.

Я ничего не видел и не мог снять маску, потому что сразу же замерзли бы слезы на глазах. Поэтому я вынужден был снять с трапеции одну руку, вынуть ее из рукавицы и наружной верхонки, чтобы голыми пальцами процарапать полоску, через которую смог опять видеть. Я работал очень быстро. Из-за скорости и высоты я мог держать руку на холоде только несколько секунд. Наконец я смог увидеть перед собой Ричарда. Однако через пять минут фильтр замерз опять. И опять нужно было вынуть руку из перчатки, царапать, опять прятать руку и шевелиться, чтобы восстановить кровообращение. Каждые пять минут снова та же игра.

Когда температура упала до минус 45°, лед образовался на системе отцепки буксира и блокировал ее. Все неожиданно переменилось. Мне нужна была максимальная концентрация, чтобы направить энергию на решение проблем. Мне нужно было отслеживать одновременно тысячу вещей: холод, курс, показания приборов, выжить, дышать...

Тысяча вещей, из которых каждая могла развалить все, как карточный домик. Несмотря на это, мне нужно было смотреть на опасность как бы со стороны: аналитически, рационально. И не должен был поддаться обстоятельствам. Понять причины проблемы, оценить ее возможный результат, идти дальше, если проблемой можно пренебречь, или решать ее и думать над тем, чтобы она не повторилась. Такова была моя стратегия. И все должно было происходить за секунды, потому что одна проблема могла вызвать другие, это как цепная реакция, как лавина, которая могла сорваться надо мной от одного снежка. Таковы полеты, но в принципе, вся жизнь такова.

И опять: обледенение на крыле. При подъеме мне показалось, что крыло становится все жестче в управлении. Это как если бы в сервоуправлении автомобиля пропало давление в гидросистеме: управление становится более тяжелым. Проблема была сложной. Чисто инстинктивно я ударил по ручке управления, чтобы стряхнуть лед. Все вернулось в норму. Но ненадолго — проблема возникла опять и мне пришлось повторять этот метод многократно. А в промежутках нужно было тяжело дышать, соскребывать лед с фильтра маски...

Когда мы подлетали к 8000 метров, я пережил такое, чего не видел никогда. Я заметил, что за аппаратом Ричарда тянется слой конденсата, как за Боингом. Сначала мне показалось абсурдным, что сверхлегкий аппарат с двигателем внутреннего сгорания может вызвать что-то подобное. Но в действительности пропеллер раскручивал воздух при минус 45 градусах и как при выбросе из реактивного сопла генерировал за собой струи конденсата из ледовых кристаллов и выхлопных газов. А я летел над этим небесным следом, идя за ним, как за длинной фатой невесты. Волшебное представление.

Примерно на 7800 при скорости 150 километров в час я решил отцепиться. Вынул руки из рукавиц и разбил лед, чтоб освободить трос. Но он не освободился. Пришлось прятать руки обратно, чтобы не рисковать обморожением. После этого опять бросил трапецию, на этот раз очистить замок отцепки ото льда удалось и трос исчез за аппаратом Ричарда. Я летел высоко над Терминилло. Подо мной был город Риети. Я мог видеть оба моря: с одной стороны — Адриатическое, с другой — Средиземное. Но когда я достиг цели, подо мной образовался слой дымки, закрывший обратный путь. Так что, положившись на компас, хронометр и GPS, я, не торопясь, вернулся на землю, где меня встретили друзья и ответственные сотрудники военной базы.

Я чувствовал себя хорошо. Только из-за непривычной нагрузки болели скулы, так что я в последую-

щие десять дней без боли мог принимать только жидкую пищу. После приземления я снял маску и увидел ледовую пробку. Потребовался час, чтобы она растаяла. Хорошо, что мы выполнили этот испытательный полет, сказал я себе.

Позже я проанализировал проблемы. Маску использовали также пилоты военно-воздушных сил, и потому она была рассчитана на применение в закрытых пространствах и при не очень низких температурах. Кроме того, меня предупредили, что материал испытывался и был допущен не для экстремальных условий, которые ждали меня на Эвересте. Маска годилась для полетов с компенсацией давления в стратосферных слоях, но не при пятидесяти градусах ниже нуля при скорости 150—200 километров в час. Но факт состоял в том, что для такого применения разработанных систем не существовало. Поэтому я должен был что-то предпринять. Мне нужна была стопроцентно надежная маска. Как и у ныряльщиков, ее мундштук был единственной для меня связью с жизнью.

Подаваемый воздух должен был быть теплее, а изоляция должна была обеспечивать необходимый теплообмен с окружающей средой. Я обошелся куском неопрена и простой термоупаковкой. Я вырезал неопрен по форме маски, затем его герметично приклеил накрепко, так что воздух из вентиля отводился вниз и не попадал на фильтр маски. Затем нужно было на несколько градусов повысить температуру, чтобы предотвратить образование льда. Для этого послужила небольшая термоупаковка, термоэффект которой был основан на химической реакции — окислении содержимого вещества. Этот эффект сохранялся несколько часов. Мне достаточно было только открыть ее — и содержащийся в ней гранулят начинал реагировать с кислородом воздуха. Затем я вставил ее между выпускным вентилем и изготовленной мною неопреновой мембраной. Готово: пять центов за неопрен и еще пять центов за термоупаковку, час работы

по вырезанию и наклеиванию. Иногда простейшие вещи могут спасти жизнь. И от этих десяти центов, возможно, зависит мой успех не Эвересте.

После того как мы решили проблему обледенения крыла и отцепки с помощью применяемого в авиации антиобледенительного спрея, я решил, что мы готовы к большому прыжку. Генеральное испытание в Гвидонии было очень полезным. Благодаря ему я смог проверить снаряжение, включая фото— и видеотехнику, и устранить проблемы, которые на Эвересте неизбежно привели бы к катастрофе. Теперь ничто не мешало нам на пути в Азию.

Экспедиция

Непал

Аэробус Катарских авиалиний приступил к снижению в Катманду. На борту в сборе вся команда: фотографы, режиссер, звукотехник и его группа, врач, буксировщик с ассистентом и я с моей командой. И Лаура, которая будет там только пару дней, чтобы помочь мне на начальной фазе экспедиции, в том числе и в дипломатических контактах. Я сидел рядом с ней, а сам все время посматривал на транспортировочные коробки, в которых размещались Гея и Чуми. По моей просьбе мне разрешили, чтобы они летели вместе с нами, а не в кондиционированном грузовом отсеке для животных и чувствительных грузов.

— У них все в порядке? — время от времени спрашивал я Ахилле и он успокаивал меня.

Да, у орлов все было в порядке. В полете все интересовались ими и стюардессы беспокоились о них чуть ли не больше, чем о пассажирах. Теперь мы действительно собрались здесь все. Пристегнутые, мы не отводили глаз от иллюминаторов и готовились к посадке. У всех было смешанное состояние страха

и волнения. Этот город внизу, окруженный горами священной долины Катманду, был для нас признаком того, что после четырех лет подготовки, из которых два были очень насыщенными работой, приключение должно, наконец, начаться.

Несколько часов назад, 19 апреля, мы вылетели из Миланского аэропорта Мальпенза. Чтобы наше пребывание в Милане было полезным, Илария Шелотто и Валентина Ломбардо организовали пресс-конференцию с основными итальянскими и европейскими газетами. Помещение, где она происходила — музей науки и техники «Леонардо да Винчи», один из важнейших такого типа в Европе — полностью соответствовало нашей теме «Над Эверестом». В зале Граф-Бьянкамано в отделе авиации я более подробно рассказал журналистам о моих убеждениях и воодушевлении. При этом я не умолчал, что технические или погодные условия могут сорвать экспедицию. Кроме меня слово имели представители некоторых моих партнеров: инженер Невио Ди Густо от Фиата, доктор Марко Босио от итальянского Центра космической медицины, Фабио Тончелли — режиссер документального фильма и доктор Лоренцо Пинна как ответственный за фильм, который затем должен был быть показан в рамках серии передач «СуперКварк», научно-популярных программ итальянского телевидения RAI под руководством Пьеро Анжела. Эта пресс-конференция поместила мою гималайскую миссию в цент внимания средств массовой информации.

Наконец-то мы были в Непале после долгого, но удобного перелета, который прерывался только на посадку в Дохе, столице Катара, которая слегка нас обеспокоила из-за положения в Ираке. Первый шаг на непальской земле привел нас в другой мир. Мы еще чувствовали свежий запах итальянской весны, а тут нас окружила тропическая жара. Над городом стоял смог. В сутолоке мы прошли в таможню международного аэропорта Трибхуван. И тут начались

неприятности. Наши личные вещи таможенников интересовали мало. Все их внимание сконцентрировалось на коробках с Чуми и Геей.

Один из них показал на картонки и спросил по-английски, что это.

— Мои орлы, — ответил я и показал разрешение на ввоз из Италии в Непал. Служащий посмотрел на документ и покачал головой. Я с ужасом узнал, что он никогда не видел таких бумаг. Я объяснил, что CITES[1], Вашингтонское соглашение по защите вымирающих животных было подписано и непальским правительством, и это позволяло мне перевозить орлов и выпускать в предусмотренном районе. Человек еще сильнее встряхнул головой и приказал мне идти за ним в маленькую комнату. Я бросил моим товарищам беспомощный взгляд. Покорение Эвереста началось в таможенном отделении.

Часы проходили в бестолковых переговорах, прерываемых бесконечными паузами ожидания. Таможенник сидел за своим столом, спокойно пил чай и обмахивался журналом. Я сидел перед ним и говорил о ерунде. Я рассказал ему о своей жизни, послушал всё о его жизни, возвращаясь все время к нашему грузу. Тут было принято так. Но, к сожалению, я не создан для разговоров с бюрократами. В турбулентности в высоких горах я чувствую себя лучше. Чтобы не очень волноваться, я постоянно напоминал себе, что я тут гость и должен терпеливо ждать. Тут нужны были медитация, концентрация и философское отношение. Нужно было некоторое время, чтобы привыкнуть к новому окружению, как ментальному, так и климатическому.

[1] Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flore — Международное соглашение о защите вымирающих видов животных и растений. Непал входит в CITES с 1975 года, Италия — с 1979, Российская Федерация — с 1992. *Прим.перев.*

Время от времени мне удавалось подбодрить остальных — они были очень ошеломлены.

— Сейчас закончим, — повторял я им.

Но ничего не заканчивалось. И что меня разозлило больше всего — это то, что в конце концов они нас отпустили, не поставив никаких печатей на упомянутой бумаге. Мы вышли так же, как и вошли, только быстрее, потому что не хотели, чтоб нас еще кто-нибудь остановил.

Окруженные толпой носильщиков, мы влезли в такси, которые нам во все горло предлагали водители, чтобы отвезти нас в отель. Катманду развивается очень-очень быстро. Слишком быстро. Я вспомнил, что где-то читал, что еще в тридцатые годы те несколько машин, которые там ездили, принесли на руках носильщики из Индии, потому что дорог не было и на нескольких улицах столицы могли ездить только очень богатые люди. Время все сильно переменило. По пути, на забитых транспортом и загрязненных смогом улицах, я с удивлением смотрел вокруг, разглядывая большие рекламные щиты на крышах домов. Шум стоял невероятный. Гудки старых мопедов и машин, звонки велосипедов и рикш, повозок, развозочных автомобилей и допотопных грузовиков, выхлоп которых издавал угрожающие облака дыма. Из лавок и палаток продавцов раздавались ритмы современных хитов. Здесь было как в муравейнике: множество людей, туристы, узнаваемые за километр, коровы, обезьяны... Смесь всего, единственным законом здесь был хаос.

В такси можно было умереть от жары. Мы прямо вздохнули от облегчения, когда добрались до отеля Сингхи Рояль и смогли попасть в свои комнаты. Мы с Лаурой распаковали чемоданы и прилегли отдохнуть. Я посоветовал Ахилле отпустить Чуми и Гею немного полетать в тропическом внутреннем дворе гостиницы. Они, наверно,'тоже были вымотаны.

Когда позже мы собрались посмотреть планы на следующие дни, нас позвали из регистратуры гости-

ницы — пришли Ренато Моро и шерпа Сонам, которые улаживали многие наши организаторские вопросы. Благодаря их усилиям я после месяцев официальных встреч и бесконечных телефонных звонков, факсов и е-мэйлов получил, наконец, долгожданное разрешение непальских властей. Я позвал их в наш номер, и тут же увидел, что они принесли плохие новости.

- Проблема получить на таможне наше снаряжение, — сказал Ренато.

Я оторопел.

- Что за проблемы?

- Все снаряжение еще не пропустили через таможню, и с момента прибытия оно все еще на складах аэропорта.

Я решил все снаряжение экспедиции отправить заблаговременно, потому что знал, что таможенные процедуры могут длиться долго. Долго, но не вечно. Примерно месяц назад все было доставлено из трех мест в миланский аэропорт Мальпенза. Из Катаньи - палатки, спальные мешки, кухни, то есть все, что нужно было для жизни в лагере. Массимо подготовил все очень тщательно. Если бы не хватило какой-нибудь мелочи, это могло бы привести к неприятностям или задержкам. Любой предмет был важен.

Из Варезе пришли три дельтаплана, упакованные в семиметровые ящики, за которые отвечал Кристиан Чех. Три одинаковых крыла. Одно для перелета, два других — в качестве запасного и в качестве комплекта запчастей.

Из Лондона вместе с Ричардом и его братом Барти прибыл буксировщик со всеми принадлежностями для полета на такой большой высоте.

Мы загрузили в заказанный нами в «Катарских авиалиниях» грузовой самолет около двух тонн снаряжения. По телефону и электронной почте я проследил за доставкой со всеми ее промежуточными посадками, чтобы убедиться, что ничего не потеряно. Дельтаплан — предельно прочная вещь, но в то же время и очень чувствительная. Карбон — очень устойчив

к деформациям и нечувствителен к турбулентности, но удар по кромке может привести к серьезным повреждениям. К счастью, «Катар» под руководством ответственного с итальянской стороны Маниэло Мастрантонио и Роберто Сала уделили особое внимание этому грузу. Когда я затем от местного коллеги Рената получил известие, что всё прибыло благополучно и остались ввозные формальности, я и думать об этом перестал. Я думал, что, прибыв в Катманду, найду все готовым.

— Но как это может быть? — спросил я, не веря своим ушам. - Мы ведь еще месяц назад все отослали!

— Все там на месяц и зависло, нам не удалось оттуда вытащить.

— Хорошо же все начинается. Завтра пойду пытать счастья в аэропорту.

Проблема была в том, что у меня было и других дел по горло. После улаживания последних формальностей я хотел представиться в различных службах, которые дали разрешения, позволяющие нам осуществить наши намерения. Это был минимум, который я должен был сделать, потому что раньше они знали меня только по фотографиям, и это сейчас стояло на первом месте. На следующее утро я начал с Ричардом серию визитов, планируемых на два дня. И хотя под действием текущего момента я был настроен несколько пессимистично, в офисах Министерства авиации, пограничной полиции и обороны меня приняли восторженно. Вероятно проект «Над Эверестом» был для них свежим ветром в монотонном бюрократическом существовании.

Но лучшим пропуском везде оказался диск DVD с видеоклипом, изготовленным кинодокументалистами. На нем были очень хорошо показаны все фазы подготовки от нашей разведки здесь год назад до испытаний в симуляторах. Особенно большой интерес вызвали мои полеты с орлами, они помогли получить поддержку от партнеров по переговорам гораздо больше, чем тысячи слов.

Когда я, довольный переговорами, вернулся в гостиницу, в холле меня ждал Ахилле.

— Что случилось? — спросил я, увидев, что он выглядит озабоченно.

— Что-то не так, не хорошо. Чуми чувствует себя плохо.

Мы пошли в его номер. Действительно, Чуми выглядел больным. Крылья вяло повисли, дыхание было прерывистым, он выглядел усталым и удрученным. От глянца прежних дней не осталось ничего.

— Может, это результат перелета, — высказал предположение я, - может он придет в себя.

Но Чуми не выздоровел. Наоборот, через несколько часов и у Геи появились те же симптомы слабости. Мы с Лаурой тут же пошли к Ахилле и стали озабоченно наблюдать за нашими любимцами.

— Оба ничего не едят, — сказал Ахилле. — Но еда нормальная, температура — та, что нужно. Не пойму, в чем дело.

— Нужен ветеринар, - решил я.

Мы доставили Чуми и Гею в центральный ветеринарный госпиталь, городскую ветеринарную клинику, где их поместили в большие вольеры. Ветеринары сказали, чтобы мы пришли через день, когда будут известны результаты анализов. Надо сказать, мы покинули клинику с тяжелым сердцем. В какой-то момент я стал опасаться, что мы их больше никогда не увидим.

На следующее утро нас ждали плохие вести. Орлы подхватили вирус, вероятно, с пищей, и на воле уже погибли бы. Они должны были оставаться под наблюдением и лечиться медикаментозно. Я пошел к ним. Гея выглядела более крепкой и не такой больной. У Чуми дела действительно были плохи. Я надеялся, что смогу забрать их обратно, но пришлось возвращаться в отель одному. Самочувствие всей группы было таким, как будто заболел один из нас. И так оно и было: они оба были членами нашей команды, может, даже самыми главными.

Параллельно я продолжал заниматься делами экспедиции и совершал колебательные движения между таможней и властными структурами. На таможне все шло очень долго. С первого же взгляда мне стало ясно, что тут я имею дело с людьми, которые ни на йоту не хотели заниматься моим делом. Это были служащие, которых не интересовали ни мой энтузиазм, ни DVD, ничто не могло бы сдвинуть их хоть на миллимет, с их точки зрения. Требовалось что-то иное. В моих путешествиях в Африку, в республики бывшего СССР и в Китай я выучил, что определенную роль может сыграть Господин Доллар. Заржавевшие зубчатые колеса нуждались в смазке, которую у нас называют взяткой, а тут — бакшишем.

Сказано — сделано. Конечно, мне нужно было быть осторожным и определить, кому и сколько. Иначе я мог кого-то обидеть и только все испортить. С той стороны также наблюдали за мной и оценивали, насколько далеко они могут заходить в своих требованиях, не выходя за определенные границы. После нескольких дней психологических игр нам, наконец, выдали имущество. И опять-таки, оказалось, как это часто бывает, не во исполнение каких-либо предписаний, а по прямому личному контакту и — естественно — с помощью взятки.

В любом случае мы потеряли неделю. Теперь нужно было без каких-либо промедлений попасть в долину Кхумбу. Ожидаемый в конце мая — начале июня муссон придет, не считаясь с нашими задержками. Нам нужно было поскорее попасть в Тьянгбоче, места, где во время разведки мы наметили установку высотного лагеря. И нужно было познакомиться с горой. Основываясь на метеоданные последних десяти лет и опираясь на статистику успешных восхождений на Эверест, я определил для нас окно во время второй—третьей недель мая. До этого нам нужно было пройти акклиматизацию, привыкнуть к пище и пройти через неизбежный понос. Короче говоря, нам нужно было обрести необходимое физиологическое

равновесие. Это было нелегкой задачей для команды, большинство участников которой попало в Гималаи впервые.

Когда все было готово, стало ясно, что к этому времени орлы не смогут отбыть с нами. Было слишком рано, чтоб определить успешность лечения. С другой стороны, дольше ждать мы не могли. Поэтому я принял тяжелое решение оставить Ахилле с орлами в Катманду, а всем остальным выдвинуться дальше. Я надеялся, что они вскоре смогут следовать за нами, потому что без Геи и Чуми все мероприятие потеряло бы какую-то часть своей главной идеи. Я беспокоился о них и прежде всего был опечален тем, что они не могут быть рядом.

Ожидание в Лукле

Трансфер в Луклу. Последний действующий аэропорт в направлении Кхумбу и базового лагеря сразу же предъявил свои проблемы. Не было ни одного самолета, который был бы достаточно большим, чтобы перевезти все наши грузы, а если бы он и был, то там не было пригодной посадочной полосы. В действительности речь шла об аэродроме, построенном Хиллари в долине Кхумбу. Предельно крутая и упирающаяся в скальный отрог, асфальтированная дорожка длиной всего 400 метров. Через нее были вынуждены проходить все альпинистские экспедиции на Эверест. Собственно, речь шла о высокогорном аэродроме, какие у нас встречаются в горнолыжных районах, где приземление идет вверх по склону, а взлет — вниз. Маневр, от которого у пассажиров обычно перехватывает дыхание.

Мы решили обратиться в авиакомпанию, которая использовала русские вертолеты Ми-17 и пускала на грузовые чартерные рейсы один из таких остатков афганской войны. В них наверняка не было недостатка места. Вертолет мог взять на борт до шести тонн

груза и со всем нашим снаряжением остался бы еще полупустым. Перед лицом такого расточительства у меня возникла идея. Я слышал, что организованная Хиллари для жителей долины благотворительная организация, занимающаяся строительством социальных объектов и обеспечением больницы продуктами питания и другими нужными для существования материалами, имела финансовые затруднения. Уже несколько недель нужные грузы лежали на складе. Я связался с организацией и предложил им воспользоваться нашим транспортом. Предложение было принято с восторгом, так что громадный бело-голубой аппарат взлетел полностью загруженным. Честно говоря, в какой-то момент я думал, что он не сможет оторваться от земли, настолько он был забит. На борту груз сопровождал Ричард. Мы разделились на две группы и улетели двумя небольшими самолетами, которые соединяли Катманду и Луклу.

Прибытие в эту деревню, расположенную на входе в долину, примерно на высоте 2800 метров, вдали от столицы с ее шумной сутолокой, было словно освобождением. Я чувствовал себя как дома. Нас приветствовали радостные дети, профили острых гималайских вершин, дымящиеся трубы над характерными голубыми железными крышами домов. Надо всем я ощущал внимательный взгляд Эвереста, закрытый от меня горой Нупзце, но более понятный, чем когда-либо.

Иное впечатление создало мощное присутствие военных. В прошлой моей поездке я даже и не заметил присутствия солдат и полицейских. Аэродром и улицы были ими заполнены. Их похвальное намерение защитить туристов от нападения маоистских партизан существенно ограничило и нашу свободу перемещения. Мы были очень удивлены, когда в отеле узнали, что имеется запрет на выход на улицу. С наступления темноты и до рассвета нельзя было зажигать свет и нужно было оставаться в своих номерах. Совсем как в военное время.

В такой ситуации я подумал, что тем более важно установить контакт с местными властями. Мы хотели оставаться здесь не более двух дней. Я шел представиться, в папке имел все потом и кровью добытые согласования с министерствами, оборонными ведомствами, CITES и Объединением по защите Национального парка Сагарматха. Последнее я держал как козырный туз. В стране, единственным источником дохода которой является массив Гималаев от Аннапурны до Эвереста, все согласования платные.

Это называется «Mountain business» — «Горный бизнес» - и наш перелет через Эверест тоже нужно было оплачивать. То есть нужно было получить лицензию. Мне не оставалось другого выхода, как купить чартерную авиалинию к Эвересту из Луклы через Тьянгбоче...

Это стоило мне дорого, потому что они исходили из того, что я как владелец могу продавать билеты и получать выгоду. Поколебать эту их точку зрения я не мог. Жаль только, что у меня такого намерения не было и в помине, а вместо самолета был дельтаплан. Но здесь это никого не интересовало.

Как владелец этого удостоверения авиакомпании я почувствовал уверенность, что теперь хотя бы никто не будет вставлять палки в колеса. Я ошибался. Некий чиновник спокойно меня проинформировал, что все мои документы тут не имеют никакого значения и недействительны. Я запротестовал, но мне указали на раздел, который содержался в министерских разрешениях: «Настоящее разрешение неоспоримо подчинено решениям местных властей». То есть разрешение из столицы — это всего лишь предпосылка, его недостаточно. Принятие решения о выдаче действительного разрешения делегировано местным властям.

«Неоспоримо подчинено решениям местных властей» — еще один удар молнии из безоблачного неба.

Обескураженный, я вернулся к остальным и рассказал, на каком небе мы находимся. Опять все стало

под вопросом, и наше пребывание тут угрожало затянуться надолго.

— А кроме того, еще и топливо не прибыло, — сказал Ричард.

Ах да, топливо. Это еще одна неприятность, которая могла привести к дальнейшим задержкам, а именно: мы ждали очень деликатный груз. В Непале топлива очень мало. Чтобы увеличить его количество и увеличить прибыли торговцев, в него добавляют все, что угодно: от воды до отработанного масла. Результат на улицах Катманду виден более, чем ясно. Если посмотреть на город сверху, можно увидеть смертельный колпак смога, висящий над ним. Кроме того, топливо имеет низкое октановое число, при котором ни один нормальный двигатель работать не может, его выдерживают только совсем старые машины. Мотору сверхлегкого летательного аппарата нужно специальное топливо, так называемый «авгаз», авиационный бензин с высоким октановым числом, который и на высоте 9000 метров остается жидким и даже при нуле градусов не замерзнет в карбюраторе, потому что не содержит воды.

Так как в этой стране нет авиационного бензина, а его ввоз строго запрещен, мы заблаговременно провели исследование и выяснили, что в аэропорту Нью-Дели индийский летный клуб применяет авиационный бензин. Мы решили тайно импортировать этот бензин из Индии. В Катманду мы наняли водителя, который должен был закупить в Нью-Дели две канистры общей емкостью 500 литров. Это не только втридорога стоило, но мы должны были еще и оплатить водителю долгую дорогу в тысячу километров туда и обратно. Пересечение таких стран на автомобиле — это всегда одиссея. Кроме того, по понятным причинам границу надо было пересекать ночью.

Без авиационного бензина мы не могли ни пробные полеты с буксировщиком провести, ни лететь дальше в Тьянгбоче. Мы были прикованы. А от Ахил-

ле, с которым я перезванивался каждый день, я узнал, что Гея была на пути к выздоровлению, в то время как состояние Чуми ухудшалось. Не лучшие предпосылки для того, чтобы смотреть вперед с оптимизмом.

Вместе с тем, чтобы познакомиться с поведением воздушных потоков, я начал изучать местность с помощью параплана — одновременно это было и ежедневное летное шоу для сотрудников аэродрома в Лукле. В последующие дни я стартовал со скальной стены и в восходящих потоках поднимался вверх. Это был мой способ сломать лед. Не ожидая того, я изменил отношение к нам как со стороны жителей, так и со стороны властей. Желая построить с ними хорошие отношения и получить от них зеленый свет, мы начали организовывать различные встречи: ужины или соревнования по выпиванию водки. Мы надеялись и на силу убеждения моих DVD, а также и на неизбежный бакшиш. Но оказалось вовсе необязательно обращаться к таким методам. Перед нами были простые люди, обладающие чувствительностью, характерной для горцев. И уже скоро они отказались от первоначальной подозрительности, а их воодушевление поддерживалось моими полетами и моим проектом. Их расположение к нам выросло настолько, что мы были приглашены домой к военному коменданту, чтобы познакомиться с его семьей. Он пообещал также позаботиться о полученном не совсем по правилам топливе. Было здорово видеть, как эти люди, задачей которых было контролировать, блокировать и запрещать, помогали нам, ничего от этого не имея, кроме истории, о которой потом смогут рассказывать.

Поддержку и дружбу мы получили не только от военных и диспетчеров аэропорта, которые нам великодушно предложили свое сотрудничество. Многие люди наблюдали за нами в процессе нашей ежедневной деятельности. Из деревни и близлежащих дворов приходили мужчины и женщины, старики и дети, чтобы впервые познакомиться с полетами.

Они приносили мне небольшие подарки, кто — яйца, кто — рисовый пирог, приглашали к себе домой. Обе стороны были любопытны, а с шерпами я установил эмоциональные взаимоотношения, которые мне напомнили о памятном приключении в Сибири и встречах с туарегами в Сахаре.

Вынужденное бездействие тех дней усугубилось резким ухудшением погоды. Небо затянулось, пошел дождь. Заключенный в четырех стенах, я начал беспокоиться. Если предвестник муссона начнется слишком рано, то на это у меня были все основания. Вечером, после часов напрасных надежд, нахмурившись, я вышел на веранду. Дробь дождя на оконном стекле и потоки воды с крыш казались неиссякаемыми. Небо приобрело розовый оттенок. Солнце скрылось за горным массивом, который высился над слоем облаков и отгораживал нас от покрытых снегом вершин. В деревенских домах зажглись первые фонари. По улице, с ее расшатанными плитами, блестящими от воды, кто-то бежал, прижимаясь к домам, чтобы не намокнуть.

— Вот это и называют тут предвестником муссона, — сказал я коллеге, пришедшему, чтоб снять сцену для фильма. — Только что была мощная молния, мы в самом центре грозы.

Я был совсем расстроен. Пока улаживались бюрократические проблемы, прошло несколько дней. Никакой информации об авиабензине, плохая погода, Лаура опять уехала, оставив меня в печали. Что меня поддерживало — это то, что, несмотря на все трудности, на пике приближения к цели — и не только географическом пике — наметилось исполнение моей мечты.

После недели, проведенной в Лукле, обстановка неожиданно разрядилась. Не только улучшилась погода, но и нам сообщили, что в Катманду прибыло топливо, дальше его должны доставить вертолетом. К этому времени я позвонил Ахилле и сказал ему, что он должен оставить Чуми под наблюдением веткли-

ники, а сам как можно скорее прибыть сюда вместе с Геей. То, что она выздоровела, утешило меня, это дало возможность выполнить как минимум одну часть естественно-научной программы. Известно, что у хищных птиц доминантные самки ищут место для гнезда, а самцы прилетают туда с ними. Поэтому Гея, даже если Чуми не сможет быть с нею вместе, изучит территорию и вернется сюда к следующему сезону выведения птенцов.

Так как настроение у меня было уже совсем иным, мне удалось провести время ожидания со смыслом. В долине не было телефонной линии, связываться можно было только периодически, по спутниковому телефону из башни аэропорта. Так что я связывался по УКВ-передатчику организации сэра Эдмунда Хиллари. Так родилась одна ценная инициатива. Из своего местожительства в Новой Зеландии Хиллари интересовался нашей экспедицией и прежде всего — в связи с первым перелетом через Эверест — таким же новаторством, как и его первовосхождение тогда, только с переселением непальских степных орлов в их ареал обитания. Он пригласил меня рассказать ученикам школы Хиллари о спортивных и натуралистических целях экспедиции, о том, как можно защитить экологическое равновесие в этой долине и в первую очередь — орлов.

Для меня это было как приглашение на свадьбу. Я твердо убежден в том, что нам удастся сохранить природу для будущего только в том случае, если мы воспитаем из сегодняшних детей ответственных людей завтрашнего дня. С малых лет дети должны научиться не бросать на землю ни клочка бумаги. Может быть, они, став взрослыми, предотвратят загрязнение и скорее поймут хрупкость нашей экосистемы. При работе с хищными птицами я всегда пытался привить людям большую чувствительность по отношению к животным и природе.

Итак, я пошел на встречу с детьми школы Хиллари в Лукле. Прием был потрясающим. Я знал, что

в предыдущие дни был темой разговоров, потому что они видели меня летящим на параплане высоко над головами. В их глазах я видел мечты, на которые должен иметь право каждый ребенок — но в этих широтах на переднем плане всегда стоит проблема выживания.

Учителя переводили и иллюстрировали рисунками то, что я рассказывал моим исключительно внимательным слушателям на английском о наших намерениях. Я говорил о непальском орле, о том, что мы очень надеемся, что он опять поселится в этой долине. Я объяснил им, почему он покинул ее, и как можно было бы ограничить вред, наносимый природе настолько, чтобы и другие перелетные птицы опять здесь поселились. В заключение я пригласил детей позже навестить Гею.

Лекция имела такой большой успех, что я тут же получил приглашение в другую школу в другом конце ущелья, в Кхумджунг. Когда после однодневного перехода, как это делали когда-то миссионеры, я туда добрался, дети уже ждали меня. Они тоже уже видели мои полеты и едва дождались меня, чтобы познакомиться. Известие распространилось быстро, и я получил приглашение в третью и последнюю школу, где меня также приняли с радостью. Это была благодарная задача, которая компенсировала проблемы предыдущих дней. И в Сибири, когда я был в качестве вожака стаи журавлей и у меня бывали остановки в маленьких деревеньках, я проводил лекции о защите окружающей среды. Тогда я решил в каждом своем проекте искать контакты со школами, чтобы совсем молодым людям рассказывать об уважении к природе.

Гея и топливо прибыли почти одновременно. Моя бедная орлица была еще в стадии выздоровления, она еще не могла летать, но по крайней мере оказалась опять со мной. После уроков в школах Хиллари в Лукле и Кхумджунге любопытство населения к этому давно забытому виду животного мира стало неверо-

ятно большим. Это была непрерывная процессия людей, которые хотели увидеть Гею. Восседая на моей руке, Гея позволяла детям и взрослым удивляться собой, когда они стояли перед ней, удивленные и одновременно зачарованные. Я чувствовал, что оставил в их сознании неизгладимое впечатление.

Благодаря приходу бензина мы с Ричардом смогли выполнить несколько пробных полетов с использованием мотодельтаплана. В том числе и для того, чтобы проверить буксировочную систему. Если бы возникли механические проблемы, я мог бы попасть через два часа в Катманду и раздобыть запчасти там или получить их из Европы. Если же проблемы возникнут в высотном лагере, то все будет гораздо сложнее.

Я использовал эту возможность и для того, чтобы дополнить карту возможными местами аварийных площадок приземления в направлении Эвереста. После облета долины мы полетели до Тьянгбоче, чтобы проверить состояние взлетно-посадочной полосы. Планировалось, что мы туда полетим, а снаряжение доставят пешком шерпы и остальные члены команды.

Сонам со своей командой собрали небольшой караван. Для двух тонн груза нам нужно было несколько яков и сколько-то носильщиков, которые частично уже были набраны, а частично были наняты мною вокруг нашего лагеря. В общей сложности получилось около сорока носильщиков и пять или шесть шерпов, которые должны были, оставшись с нами, обеспечивать задачи по обеспечению в высотном лагере, например, доставку продуктов и воды или подготовку снаряжения в высотном лагере.

Носильщики должны вернуться назад, мы наймем их опять на обратный путь. Все были счастливы, оказавшись здесь, и не потому, что искали работу, недостатка в которой здесь за счет туризма не было. Они видели в экспедиции скорее событие, которое войдет в историю ущелья.

Взлетно-посадочная полоса Тьянгбоче

Восход. Мы выбрали это время из-за условий в аэропорту Луклы. Здесь с семи и до одиннадцати утра царила оживленная деятельность по доставке туристов из Катманду в долину. Взлеты и посадки шли с интервалом в несколько минут. Так как полоса была сильно загружена, пилоты должны были высадить пассажиров и сразу откатываться на стоянку. Нам было невозможно воткнуться в этот круговорот даже при поддержке диспетчеров.

После одиннадцати воздушное сообщение полностью заканчивалось, потому что в долину наплывали конденсатные облака и полностью закрывали полосу, потому-то и была эта толкучка рейсов в первой половине дня. Нам оставалось только два часа между восходом и началом воздушного сообщения, узкое окно, которое мы использовали и при наших пробных полетах. Именно из-за повышенного числа прибывающих рейсов и узкого «окна» я выбрал для подлета к Эвересту местечко, расположенное за Луклой — Тьянгбоче. Там не только была в нашем полном распоряжении взлетно-посадочная полоса, но и мы были еще ближе к цели.

Чтобы быть готовыми к восходу солнца, мы начали подготовку ночью. Каждый занимался своей частью работы, надев налобный фонарь. К утру все было готово. Я опирался на тележку, которая позволяла мне стартовать лежа, и смотрел на исчезающий за перегибом полосы трос. Ричарда и его трайк я видеть не мог. Было холодно, солнце только взошло и были освещены лишь самые высокие вершины.

— Парни, увидимся через пару дней. Пока!

После того как мы с Массимо провели предполетную проверку, я кивнул коллегам, собравшимся на обочине стартовой полосы. Если мы с Ричардом долетим до цели примерно через полчаса, каравану действительно нужно будет два дня, чтоб подняться в долину Кхумбу. А для этого — пересечь реку по вися-

чему мосту Дудх Коси, на другой стороне взобраться по крутому скальному взлету до Намче Базара и, наконец, попасть в Тьянгбоче.

Мы взлетели, этот перелет означал следующий шаг в направлении к Эвересту. Когда я поднялся выше, увидел, что лучи восходящего солнца первыми коснулись высочайших вершин слева от долины. Лиловый цвет снега и ночи медленно превратился в оранжевый, красный, желтый, пока не образовался освещенный слой выше 7000 метров. Все, что было ниже, еще находилось в темноте. Никогда раньше я не видел такого ясного и такого голубого неба, контрастирующего с горами. Я мог проследить в ущелье Дудх Коси, которая из ледника вскакивала в скальное ущелье, потом расширялось и в районе Луклы становилась по-настоящему дикой. Я пересек границу Национального парка Сагарматха.

Эверест был еще закрыт скальной стеной Нупцзе, но я уже мог ощущать его присутствие. И вот он, наконец, появился во всем своем великолепии. Я сразу же почувствовал его господство. Живое существо, больше, чем просто скальная глыба. Мне показалось, что он спрашивает:

— Кто ты? Что ты тут делаешь?

Жужжание мотора Ричарда пронизывало безветренное ясное утро. Мы летели над Намче Базаром и вышли на пределы видимости Тьянгбоче. Во время разведывательного полета мне стало ясно, что посадка будет сложной. Взлетно-посадочная полоса по концам была ограничена: с одной стороны — тысячеметровой горой, с другой — скальным сбросом, обрывающимся на тысячу метров в пропасть. Я не мог сесть ни раньше, ни позже, не мог и развернуться. Мне нужно было, как бильярдному шару, не коснуться бортов. Другим недостатком была моя скорость. Так как из-за разреженности воздуха в высокогорье летают с большей скоростью, то это относится и ко взлету и к посадке. Моя мгновенная скорость составляла примерно восемьдесят—сто километров в час,

а скорость приземления - примерно шестьдесят. То есть в два раза выше обычной.

Я озабоченно смотрел на состояние посадочной полосы. Это было уже рискованно - найти след посреди камней. Я отстегнулся от буксира. Теперь возврат был уже невозможен. Приземляться нужно было в любом случае, а роскошь ошибки была уже недопустима. И в случае травмы я мог рассчитывать на помощь только после долгого пешего перехода в Луклу и перелета в Катманду, то есть через три или четыре дня. Я стал готовиться к маневру.

В отличие от обычной ситуации Ричард ждал моей посадки в воздухе, так как на полосе и без того узкой не хотел мешать мне. За счет мотора он мог продолжать летать. Я очень быстро планировал по глиссаде вниз. Траекторию рассчитывал с точностью до сантиметра, чтобы избежать камней или выбоин. Размеры и вес кислородного баллона, расположенного на верхней части подвески, делали невозможным приземление на ноги. Поэтому мне нужно было приземлиться на колеса и тут же затормозить.

После посадки я тут же отстегнулся от подвески и покинул полосу, чтобы освободить место Ричарду. Немного спустя сел и он: перелет прошел удачно.

— Фантастическое зрелище — эта колоссальная гора так близко и на виде сверху, — сказал он удовлетворенно.

Он был прав. Теперь наша цель не казалась больше недостижимой.

Нас ожидали Фабио, Маурицио и Стефано, которые в качестве головного отряда прибыли сюда, чтобы отснять как часть документального фильма мое прибытие сюда. А через несколько минут вокруг нас стояло уже много людей. Они прибежали из окружающих деревень и с большими глазами рассматривали обоих бородатых иностранцев, спустившихся с неба. Для них это было событие.

Фабио с товарищами уже разбили свои палатки рядом со взлетной полосой. Свои мы поставили ря-

дом и теперь вместе ожидали прибытия каравана, который через два дня триумфально вполз в деревню Тьянгбоче. Носильщики разыграли невероятное представление. С грузом тридцать или сорок килограммов на плечах они промаршировали быстрым шагом и с широкой улыбкой на губах. Они были довольны своей работой и участием в этой своеобразной экспедиции.

Среди них были и шестнадцати—семнадцатилетние юноши, уже ставшие отцами семейств. Был и мужчина, который нес мой аппарат — тридцать килограммов алюминиевых труб, — ему было явно за шестьдесят. Были и девушки, которые несли не меньше. Для них всех это была прогулка. Коническая ивовая корзина, закрепленная на голове лентой, дырявая рубаха, закатанные штаны, на ногах сандалии — и можно идти. После перепада высоты в тысячу метров, с этим грузом, на крутой тропе, на высоте до 3832 метра, они выглядели совершенно свежими. Такими же свежими, как и шерпы, этот удивительный народ, с которым я пережил новый, исключительный опыт человеческого общения.

Ну а наши товарищи пришли скорее мертвыми, чем живыми.

— Добро пожаловать, Макс, — сказал я. — Наконец-то ты совершил этот гениальный треккинг у подножия Эвереста.

— Было здорово, — ответил он, улыбаясь, но дышал при этом тяжело.

Я был рад тому, что все собрались вместе, хотя разлука была короткой. Когда принадлежишь к какой-нибудь группе, хочется делить с ней каждое мгновение. Мы сразу же предложили шерпам поесть и попить и позаботились о носильщиках, которые тронули нас своим исключительным энтузиастом.

После того как были поставлены последние палатки и базовый лагерь приобрел свой окончательный вид, я провел после обеда общее собрание. На повестке дня было приведение в порядок взлетной

полосы. Я спросил носильщиков, не хотят ли они остаться с нами и помочь. Иначе я бы пригласил людей из Намче Базара, но это не потребовалось, все хотели остаться, даже девушки. Они хотели участвовать в почине, который пошел бы на пользу и их общине. Мы взяли лопаты, ведра и кайла и, засучив рукава, все вместе приступили к работе.

Преобразовать поле битвы в пригодную взлетную полосу — это действительно предприятие, достойное фараонов. Сначала нам нужно было отгрести в сторону камни и сыпуху. После этого наносили взятую с боков землю и засыпали выбоины. Мы организовали цепь, как при постройке пирамид: ведра с землей переходили из рук в руки, начиная с тех, кто их насыпал, и заканчивая теми, кто высыпал в ямы. Несмотря на трудность, работа шла весело. Я часто занимался тем, что приносил для всех питьевую воду, которую брал в источнике, расположенном в часе ходьбы. В воду я добавлял минеральные соли, чтобы избежать обезвоживания, очень быстрого на высоте. Потом я делал обход с канистрой, черпаком и кружкой и раздавал воду. Шерпам очень нравился этот напиток со вкусом лимона. Они никогда такого не пили.

Мы работали несколько часов. И на следующий день тоже. Когда, наконец, все колдобины были засыпаны, нужно было выровнять землю, чтобы посередине получилась настоящая взлетно-посадочная полоса, по которой Ричард смог бы меня разогнать, а я мог катиться за ним по рельсам и не опрокинуться. Вечером, когда я увидел обновленную полосу, мне захотелось, чтобы ее могли использовать не только вертолеты, но и небольшие самолеты. Этому району нужны были транспортные коммуникации.

Чтобы отпраздновать успех, мы приготовили ужин у костра. Танцевали и пели. Когда шла речь о веселье — непальцев не надо было просить дважды. На следующее утро шерпы быстро ушли домой. Нам всем было жаль. Они за это время стали частью команды.

При дневном свете я еще больше порадовался результатам потогонной работы. Это была настоящая взлетно-посадочная полоса.

— Анжело, позволь представить: новый международный аэропорт Тьянгбоче, — сказал Ричард.

И действительно, с ним, англичанином, мной, италофранцузом, шерпами и несколькими русскими, которые приземлялись тут время от времени на вертолете, более международным он и быть не мог.

— Да, наконец-то настоящая полоса.

У меня действительно было хорошее настроение. После упражнения на ловкость, которое я выполнил прилетая сюда, чтоб увернуться от камней, я и ожидать не мог, что буду торжественно принимать только что законченную работу.

Но чёрт опять приложил свою руку.

Смирение

Над нами неожиданно разразился погодный фронт предвестника муссона. Началось с моросящих дождей, идущих с серого неба, потом погода еще ухудшилась. С каждым мгновением море облаков поднималось из долины все выше и заполнило высокогорное плато. Словно мановением чьей-то руки Гималайский массив исчез. Мы оказались словно жертвами кораблекрушения. На нас без перерыва обрушились бурные потоки дождя, снега и града, и мы вынуждены были оставаться в палатках. Промокло все, дождь превратил взлетную полосу в непригодный грязевой пейзаж. Граница конденсации находилась так низко, что мы постоянно находились в облаке, посередине густейшего тумана.

Я вышел наружу, чтоб немного пробежаться, но сразу же понял, что это невозможно. Отойдя даже на пару метров, уже можно было больше не найти палатку. Я мог различить только очертания палатки рядом. В центре стояла кемпинговая палатка, которая слу-

жила нам продовольственной. Мой дельтаплан лежал в воде, как подбитая птица. Яки спали, неподвижные, как статуи. Ни намека на то, что рядом Тьянгбоче — деревню поглотил туман. Так что нам пришлось опять нырнуть в палатки и ждать.

Иногда на плоскогорье электростатической волной разражалась молния и тогда мои волосы вставали дыбом. Было ощущение, что на голове жужжит рой пчел. Растяжки палаток под действием магнитного поля вибрировали. Через несколько секунд из узкого, акустически безупречного ущелья Кхумбу раздавался раскат грома. Ужасающая звуковая волна охватывала нас, словно усиленный до предела рев сверхзвукового самолета. Все дрожало. Гора показывала нам свою мощь. Её голос впечатлял в этом океане гор, где не было никакого убежища, кроме этих тряпочных иглу размером два метра на два, которые стали нашим домом.

В определенное время мы собрались в общей палатке на обед и совещание. Ричард два раза в день получал прогноз погоды по электронной почте, которую он наладил через спутниковый приемник. Соединение производилось через провайдера, который следил за нашей экспедицией на всех ее фазах на одном из лучших сайтов этого региона. Эти оба момента времени скоро стали для нас самыми желанными. Мы надеялись на перелом погоды, хотя, должен сознаться, у нас становилось все меньше надежды.

Актуальные погодные данные поступали от американской станции Adventure Weather, которая через спутниковый Интернет передавала всем альпинистским экспедициям на Эвересте, а также на К2 и Аннапурне свои прогнозы, а также прогнозы Швейцарской метеослужбы. Перспективы у обоих были одинаковы, если не идентичны, и мы ориентировались по средним значениям. Иногда ближе к реальности была одна служба, иногда другая, иногда врали обе. Но это было неудивительно. Эверест создает микроклимат, в котором все может меняться за не-

сколько часов или даже минут. И если в итальянских Альпах на высоте 4000 метров бывают неожиданные изменения погоды, то что говорить о долине, окруженной в два раза более высокими скальными массивами.

Предсказания погоды — это не точная наука, они базируются на наблюдениях. Предсказания для Альп на ближайшие 6 часов надежны, на 12 — почти надежны, на 24 — очень вероятны, а на 36 — лишь вероятны. Это касается Альп и всей Италии, где сотни метеостанций проводят точнейший анализ с помощью запускаемых в стратосферу шаров-зондов. В Гималаях все выглядит иначе. Здесь есть только несколько измерительных станций, шары-зонды не запускаются, а наблюдения с помощью самолетов очень ограничены. В этих краях большее значение имеют непосредственные наблюдения и комментарии стариков. Но они высказываются только для средних высот, относительно того, что выше, они мудро молчат.

Итак, я объединил свои знания по анализу погоды с эмпирической мудростью шерпов, имеющих опыт многолетних наблюдений. Обычно наши оценки были близки. Например, безошибочным индикатором была Ама Даблам. Находясь напротив нашего лагеря и перед более высокими горами, она была по, после пересечения Индии. Я наблюдал, что гора сигнализировала о перемене погоды тем, что вокруг вершины образовывался венец из облаков — верный признак ожидаемых осадков. И в течение часа после этого мы опять становились полностью мокрыми.

Среднесрочные и долгосрочные предсказания по Интернету я использовал, чтобы проследить движение воздушных масс и из этого делать выводы о том, что нас может ожидать. Было ясно, что муссон пришел слишком рано. Он уже охватил Индию и часть Непала и протянулся к южной стороне Эвереста. Мои опасения подтвердились. Главным неизвестным всегда была погода, которая тысячей способов могла помешать перелету через него. Дождь, снег,

ураганный ветер были всегда наготове, как и бури, одна из которых год назад не дала мне взойти на гору с северной стороны.

Все экспедиции остановились. На северной стороне, в Тибете, находилась итальянская экспедиция «Эверест-К2 — пятьдесят лет спустя», которой руководил итальянский журналист Массимо Каппон, с которым я познакомился в прошлом году. Благодаря тесному контакту через спутниковый телефон мы постоянно держали друг друга в курсе относительно развития событий. На его стороне ситуация была тоже катастрофической. В отличие от нас воздух там был сухим и прозрачным, потому что вся влага муссона проливалась дождями на нашей стороне за счет фенов. У них, наоборот, проблемы создавал ветер, который, приходя с юга, на 9000 метрах переваливал на тибетскую сторону и образовывал бури прямо-таки залпами. Так или иначе, каждый из нас был приговорен к бездействию и ждал перелома, чтоб приступить к работе. В то время как альпинистам, чтобы взойти, а потом спуститься, нужно было временное окно три—четыре дня, мне было достаточно одного. Но с оптимальными — в общем случае — условиями: ветер — определенного направления и определенной силы, как это бывает только раз в году. Можно было почувствовать общее безропотное смирение. Ведь действительно, казалось, что Эверест в этом году не хочет разрешать, чтоб его покоряли ни пешком, ни по воздуху.

Вся проблема состояла в том, чем заполнить эти долгие часы. О необходимых тестовых полетах для проверки снаряжения в реальных условиях и для привыкания к новому району нельзя было и думать. Работы по расчистке взлетной полосы проходили под голубым небом и когда мы решили, что все сделано, наступила следующая пауза. Меня немного утешал факт, что в предыдущие дни так или иначе мы летать не могли — выше 7000 метров буйствовал сильный ветер, который при скорости до ста километров в час

уже скорее был ураганом. То есть не стоило плакать об упущенных возможностях. Но в целом мои опасения постепенно приходили к тому, что перелет придется делать без предварительных пробных полетов.

Теперь наш акцент был на том, чтобы еще быстрее и «автоматичнее» выполнить процедуру предполетной подготовки. Мы уже почти добились оптимального времени, но этого было еще недостаточно. Пара лишних минут при монтаже фотооборудования или при надевании защитной одежды могла оказаться решающей для успеха или неудачи проекта. Я проводил одну пробежку за другой, чтобы к определенному моменту времени и при малейшей возможности все было готово. С Ахилле и Массимо я пытался отыграть лишнюю пару секунд при одевании и проведении предполетного опроса. То же самое делали Ливио и Энрико при монтаже кинокамеры на дельтаплане. Маурицио и Марчелло Муро, второй техник, беспокоились о камерах, следуя указаниям режиссера, который по срокам уже опять вернулся в Европу. Все были заняты, но со временем я начал замечать некоторое сопротивление.

— Парни, сейчас сделаем еще раз пробный пробег, — сказал я во время обеда. — Если вдруг завтра погода переменится, я не хочу оказаться неготовым.

Мы сделали пробег, но без особой решительности. Росла безнадежность. Чем дальше шло время, тем бессмысленнее казались наши старания.

Начинали прорастать семена поражения. Многие больше не видели причин что-либо делать, ведь все можно было распрекрасно сместить и на следующие дни, а я даже не знал, что возразить. Мероприятие, которое требовало от каждого из нас больших жертв, грозило нам также большим разочарованием. Вынужденная пауза оказала большое влияние на наше настроение. А плохое настроение и пессимизм напрягли атмосферу среди нас, которая до того была такой расслабленной. Но мы были там, чтобы достичь цели, это было ясно всем. Мы хотели сделать что-то,

чтоб почувствовать полезность, а не думать. Когда участвуешь в каком-либо экстремальном проекте, первым сдается дух. И в этой ситуации было очень тяжело вновь обрести равновесие.

К счастью, тут были непальцы. В их домах с небесно-голубыми крышами я чувствовал себя как в своем доме. Теплота этих дружественных людей была эффективным противодействием пессимизму. В самых отдаленных уголках земли я часто натыкался на неизрасходованную человечность, которая мирила меня с моей собственной расой. Каждый вечер перед ужином наши повара, которые привыкли жить в тяжелых условиях и всегда и во всем видели положительную сторону, начинали петь и танцевать в сопровождении примитивных струнных и ударных инструментов, принесенных с собой. Своим неукротимым жизнелюбием они помогали восстановить наше настроение. И затянутое небо не могло заглушить их естественный свет. Чтобы отвлечься, мы часто шли в хижину рядом со взлетной полосой и расслаблялись там за чашечкой чая. Там стоял старый изношенный биллиардный стол. Мы регулярно играли на нем, и еще никогда игра не доставляла мне столько удовольствия.

В остальном дни проходили в полном бездействии. Как на потерявшем управление корабле, каждый был предоставлен себе самому. Я был рад тому, что выбрал для себя одинарную палатку. Решение во благо общества: еще во время прошлогоднего разведывательного выхода я осознанно решил, что на большой высоте палатку нельзя делить с кем-либо. Не только потому, что кто-то тяжело дышит, плохо спит, спит очень чутко и просыпается при малейшем шуме. И ночью вертится в своем спальнике, расстегивает змейку, потому что жарко, или опять застегивает, потому что холодно... И не может быть маленьких личных привычек. Например, открывать книгу на той странице, на которой ее закрыл. И карманный фонарик должен лежать там, где его брать удобно.

Нет, другой человек кладет его куда-то и не знаешь, где его искать. Нужна интимность собственной палатки. Ночью, если снаружи холодно, может не возникнуть желания вставать, чтобы опорожнить мочевой пузырь, а достаточно для этого иметь наготове фляжку. Есть бесконечно много причин, говорящих о пользе одиночества, но важнейшая — жизненное пространство. Мало что мешает человеку так сильно, как другой человек. Иногда возникает ощущение, что тот, другой, вдыхает ту часть воздуха, которую мог бы вдохнуть сам. И это не только ощущение — кислорода не хватает действительно. И если так даже снаружи, то представьте себе только, как было бы в палатке. Чтобы сохранить душевное равновесие, будет гораздо лучше, если по вечерам вы сможете возвращаться в покой своего собственного царства.

Так и лежали, каждый в своем коконе, в нескольких метрах друг от друга. Кто-то читал, кто-то изучал карты, отдаваясь тоске по дому или прокручивая в голове события, в то время как снаружи, не прекращаясь, лил дождь. Часами я переносил стук капель дождя по крыше палатки. Укрывшись в моей маленькой пещерке, где конденсировался каждый вдох, я проводил время в чтении, записях и — очень много — в размышлениях. При свете свечи я концентрировался на ее колеблющемся пламени и считал минуты. Я чувствовал на себе вес этой изоляции, но это не было причиной для уныния. Возможно, другие ощущали это еще сильнее меня. И почему во всех моих экспедициях во все стороны света я все вновь попадал в районы, требующие от меня большой психологической отдачи. Собственно, я уже выработал антитела и был до предела замотивирован на достижение моей цели. Не впервые стихии встали мне поперек пути. На своем пути я научился пережидать песчаные бури в пустыне и сибирские лишения. Мой многолетний опыт привел меня к умению принимать сложности, прежде всего обусловленные природой. Воздух перемещается и постоянно меняется, точно так же, как и

наша жизнь. В какой-то момент ты на самом верху, на вершине, которую покорил, а вскоре после этого - опять внизу, чтобы потом подняться вновь, используя едва различимые признаки вокруг. Все уже пережито. Иногда, когда я ворочался в своем спальном мешке и не мог заснуть, мне грезилось другое приключение. Полет над бесконечными лесами, шесть маленьких журавлей и миллионы комаров, катер на большой реке и лицо старого шамана.

Когда я думал о препятствиях и огромных нагрузках на нашем пути к Эвересту с момента прибытия в Непал и до настоящего времени, до одного шага от цели, я просто не мог покориться судьбе. Проблемы с таможней, болезнь орлов, задержка топлива и бесконечная одиссея получения разрешений... Мы должны были сделать все, чтобы эта миссия пришла к счастливому концу. Больше, чем когда-нибудь, я хотел осуществить свою мечту. Но если на этот раз природа не позволит, мне не останется ничего иного, как пробовать еще раз в другое время.

С другой стороны, нельзя сдаваться в такой близости от цели. Была вторая неделя мая. Самой крайней датой я назначил тридцатое. Потому что затем заканчивались все разрешения, и ещё потому что 28-го неизбежно приходит муссон. В распоряжении была всего лишь пара недель, и стоило подождать, чтобы при первой же возможности рискнуть всем. Но именно тогда потребуется необходимая ясность духа, чтобы не перейти границы безопасности. Затратив время, энергию и экономические ресурсы и обнаружив проблески надежды, не хочется упустить возможность. И именно такой момент скрывает опасность чрезмерного риска. На большой высоте успех легко переходит в неудачу. Гроза, снегопад, град — они возникают неожиданно, буря разражается вдруг. И для тех, кто не в укрытии, возникают большие проблемы. Нужна максимальная концентрация, чтобы распознать, а не обманчиво ли это улучшение погоды.

Почти каждый день я вместе с Геей получал удовольствие от развития программы ее возвращения. Прежде всего я посвятил себя цели с помощью импринтинга заложить ей в память эту местность. После лечения она была на пути к выздоровлению. Восстановление ее способности летать прошло хорошо. Я видел по ее глазам, что она готова и не может дождаться возвращения в воздух. Полеты — это средство лечения, я всегда это говорил. Если я простужаюсь — борюсь с вирусами в воздухе. Если на бациллы не очень обращать внимание, они надолго не задерживаются. И в случае с Геей было очевидно, что полеты кроме «разметки» ее территории еще и помогали регулировать последействие вирусной инфекции.

Хотя наш последний полет состоялся несколько недель назад, когда мы готовили снаряжение для экспедиции еще на Сицилии, она признала дельтаплан, который сопровождал ее в полетах и во время охоты. Каждый раз, когда я его разворачивал, она волновалась как малый ребенок, идущий на игровую площадку, и бегала вокруг меня, как в те времена, когда она была еще мала и боялась летать. Я ставил крыло против ветра и, сделав три-четыре шага, взлетал с холмов над Тьянгбоче. При первом перелете над стартом ко мне, как вновь обретенному отцу, присоединилась Гея. Подняться в воздух вместе после таких тяжелых времен — было волнующим и прекрасным событием, словно это было в первый раз.

Летая по звездообразной траектории, мы удалялись на несколько километров от заданного района полетов, а затем возвращались. Так был обозначен район, в котором впоследствии она должна будет чувствовать себя как дома. Чтобы познакомиться с местностью и постепенно расширять ее границы, нам не нужно было летать на большие расстояния. Я не собирался брать ее с собой на перелет Эвереста. Так как будущая зона ее обитания находилась на южной стороне, при перелетах она могла попасть в долину на обратном пути и без перелета через гору.

Через час я решил приземляться, внизу, как всегда, было много народу. Гея сделала последний круг, сложила крылья, чтобы выдержать траекторию, и села рядом со мной. Как был бы счастлив Чуми, если бы смог быть с нами.

Отдышавшись на земле, я ощутил общую нездоровую атмосферу, что вызвало во мне озабоченность и страх. Ситуация выстроила для нас всех экзамен на зрелость командного духа. Не зря я при отборе обращал внимание не только на технические знания, но и на человеческие качества. Я твердо убежден в том, что мы не выстояли бы до конца, если бы не были сплочены настолько.

Сам я тоже был сильно демотивирован. Как руководитель я должен был не только выдерживать собственное плохое настроение и озабоченность в том, что все наши усилия не приводили ни к чему, но и фрустрацию всей команды. Я отвечал за то, что они оказались здесь, и я знал, что они здесь для того, чтобы внести свой вклад в успех моей миссии. Но эта цель с каждым днем не приближалась, мы не могли сообщить о нас ничего нового, а вот срок действия разрешений приближался. Мне неизбежно придется принимать решение. Я постоянно думал о том, а правильно ли я выбрал время. Во время моих исследований выяснилось, что подходит время до муссонов или после. В домуссонный период идеальной казалась вторая половина мая. Но, несмотря на все это, теперь казалось, что это не так. Может, была неверной статистика, на которую я опирался? Возможно. Но был и более простой ответ. Каждый год с точки зрения метеорологических условий отличается от других лет. Это нужно сказать ради собственного — и статистиков — спокойствия. Не все можно предсказать.

Непредсказуемое подстерегает везде. Все, что планировалось месяцами и годами, могло в один миг разрушиться обстоятельствами, не зависящими от нашей воли. Прежде чем строить иллюзии о возмож-

ности предусмотреть непредсказуемое, лучше быть готовым найти в любой момент времени новое решение. Мир вокруг нас противоречив и излишняя вера в то, что его можно втиснуть в рамки какой-то схемы, опасна. И наоборот, отказ от взвешивания миллиарда возможностей не является признаком слабости, это признак духовной подвижности. Это означает признание возможности других сценариев. Поэтому не было смысла бесконечно все пережевывать. Я должен был дать мир моему сердцу, иметь терпение и стараться не слишком много думать о доме, жене и детях.

Когда тучи оттянулись обратно в долину, атмосфера разрядилась. Наконец-то опять показался кусочек неба. Но я не спешил уверить себя, что это обязательно должно предвещать хорошую погоду. Перелом был слишком быстрым, чтобы я поверил в мгновенное улучшение. Выше лагеря из облаков появился монастырь Тьянгбоче и маленькая ступа с белым куполом и Буддой, глаза которого смотрели на четыре небесных направления — признак святости, присущий данной местности. Еще дальше наверху выступили вершины гималайских великанов. Были видны несколько пиков, на которых дул высотный ветер. Итак, цель была там, спрятанная за занавесом облаков и гор, она спокойно ожидала, что я подвисну на моем дельтаплане и попытаюсь, наконец, перелететь через ее вершину.

Однако намек на наше облегчение испарился, когда мы заметили, что облака из долины опять полезли вверх. Белая пелена медленно затягивала все и двигалась вверх, к нам. Мы вернулись в палатки, а она доползла до нас и укрыла все. Проснувшись на следующее утро, я вышел на улицу и посмотрел на небо. Мир опять исчез.

Туман действительно был катастрофой. Давящий, проникающий, он не давал нам дышать. Нет ничего хуже, чтобы психически подавить группу. Мораль упала до минимума. Нашим единственным обще-

ством было Ничего вокруг нас и тишина. Никакая нормальная деятельность была невозможна. Запланированные тренировки пали жертвой всеобщего разочарования. При ясном небе можно было хотя бы выйти из палатки и дать возможность глазам посмотреть вокруг. Уменьшение видимости производило опустошающий эффект. Оно ограничивало наши горизонты совершенно ужасным образом и направляло наши мысли на нас самих и нашу ситуацию, которая казалась совершенно безысходной.

Между радужным настроением и унынием прошло несколько дней. Мы стояли отрезанные от мира на запасном пути, с которого, казалось, нет выхода никуда. Между палатками на ветру трепетала лента с разноцветными молельными флажками, которые повесили шерпы. Это должно было принести счастье. Я надеялся на это от всего сердца.

Решающий день

Сегодня летим

До 14 мая никаких новостей. И вот вечером, когда мы все собрались в общей палатке, на последней связи по спутниковому телефону пришли добрые вести. С завтрашнего дня постепенное улучшение, умеренный ветер и ясное небо. Но с 17-го опять ухудшение погоды. То есть в этом окне можно попытаться успеть.

— Попробуем шестнадцатого, — объявил я всем.

Утром все заняли свои места. Нужно было опять и опять опробовать надевание и монтаж снаряжения. Я удвоил частоту получения метеосводок и теперь имел новые данные каждые шесть часов четыре раза в сутки. Они подтверждали, что на этот раз все может получиться. Я побуждал всех выложиться. Возможно, это наш единственный шанс. Думал я и о север-

ной стороне, откуда Массимо Каппон сообщил, что различные экспедиции, в том числе и итальянская, вышли в верхние лагеря. Стояла середина мая и перед окончательным приходом муссона это действительно могла быть последняя возможность для всех.

Наконец наступило утро 16-го мая. Я проснулся как всегда в полчетвертого и вышел из палатки. Снаружи мороз. Безоблачно, нет обычного смога. Впервые с нашего прибытия в Тьянгбоче я восхитился звездным небом. Остатки тумана поднимаются вверх. Я поднялся на холм рядом с лагерем. Отсюда мне видна вся долина Кхумбу, включая все горы и впадающие долины с севера до юга. Стратегическая позиция, ставшая моим наблюдательным пунктом в последние недели. С этого скального выступа я наблюдал все восходы солнца. И каждое утро после точного анализа погоды я шёл опять спать, разочарованный ее плохим состоянием. Но сегодня всё было иначе.

В четыре я разбудил всех и, благодаря тренировкам в предыдущие дни, уже через два часа мы были готовы. Пока мы с Ричардом в течение тридцати минут дышали чистым кислородом, чтобы избежать эмболии, фотографы и техники устанавливали приборы. С кислородом закончили — теперь брифинг с Ричардом. Но у меня ощущение, что что-то не так. Какое-то неопределенное, нечеловеческое ощущение без каких-либо оснований.

— Ричард, мне кажется, что погода не настолько хорошая, как говорится в прогнозе.

Из глубин долины опять поднимаются облака. Они медленно подступают, как пена, выпирающая вверх. Над ними ясное небо. Для альпинистов подходит, а годится ли для нас — я не уверен.

— Но там все прекрасно, — отвечает Ричард и показывает в направлении Эвереста. И действительно, там все выглядит нормально.

— Продолжаем подготовку, но у меня ощущение, что сегодня не наш день, — возражаю я. — Проблема не вверху, проблема внизу.

Из-за Ама Даблам появляется солнце и освещает нашу стартовую площадку. Мы видим наши тени. После стольких дней непогоды это придает нам мужества.

Команда немного в эйфории и одновременно нервничает, но очень сосредоточена. Каждый шаг за шагом исполняет свою часть работы. Так как мы это тренировали в плохую погоду. Нам всем ясно, что другой возможности может не представиться.

Я укладываюсь на рельсы, на тележку, без которой успешный старт невозможен. Мне нужны время и помощь нескольких человек, пока я не лягу правильно. Старт — это комплекс действий. Из-за разреженности воздуха на большой высоте увеличивается стартовая скорость. Мне нужно взлетать на восьмидесяти километрах в час и очень точно управлять тележкой на неровной дорожке. Лицом вниз, на расстоянии всего лишь ладони от земли, пока не оторвусь от земли. Но при этом руки должны лежать на трапеции и держать планку управления. Поэтому я зажат между двумя вертикальными штангами так, чтобы можно было смещением веса тела управлять системой и удерживать тележку на одной оси с трайком. Кроме того, обоими указательными пальцами мне нужно привести в действие тормоза, если оборвется буксировочный трос и трайк остановится. В противном случае при восьмидесяти километрах в час я как раз влетаю во вращающийся винт мотодельтаплана. И в заключение в момент отрыва мне нужно еще потянуть маленькую веревочку, которая затормозит тележку, чтобы не дать ей сорваться вниз со скального сброса в конце взлетной полосы. Можно не говорить, что это требует непростой координации из-за не совсем оптимального физического и психологического состояния и на фоне не лучшего состояния стартовой полосы.

В дополнение к этим сложностям это наша первая буксировка в Тьянгбоче и это тоже добавляет забот. Взлетная полоса выглядит более или менее сносно.

За последние два дня без дождя вода хорошо стекла и исчезла грязь. Оставалось только ее попробовать. Двигатель буксировщика разогрет и я готов. Последние слова по рации с Ричардом, последнее разрешение на взлет от Массимо. Я даю сигнал к старту.

Ричард дает полный газ и тащит меня. Стартуем. Я еще не набрал скорость и крыло еще не держит. Дельтаплан еще неустойчив, он раскачивается, и концы крыла чиркают по земле. Мне бы оторваться и тогда это неуклюжее, тяжелое крыло вернет свою элегантность.

После нескольких чертыханий я отрываюсь и отбрасываю тележку. Этот момент мне напоминает отбрасывание первой ступени космического корабля «Апполло». Собственно, простая техника, которую мы используем, на самом деле — результат высокого инженерного искусства. Я пересекаю пыльный след, который оставил за собой буксировщик и лечу. Все прошло хорошо. Слышу аплодисменты моих товарищей. Может быть, мы действительно преодолели негативную фазу? Ричард поднимается, мы оба делаем восходящую спираль над летным полем, чтобы на всякий случай еще побыть в зоне безопасности — так стартуют с авианосца. Кроме того, мы, как в добрые старые времена, хотим таким образом поприветствовать всех, кто помогал нам подняться в воздух.

Мы летим прямо на Эверест. Наш маршрут — Ама Даблам, Нупцзе, Эверест. Вперед! Но еще не доходя до Ама Даблам, после набора тысячи метров, я отлавливаю ненормальную турбулентность. Что-то не так с крылом, я чувствую его неустойчивость. Воздух изменился. Вижу это по ряду признаков: по поведению крыла, по слишком большой для этой высоты температуре. Я прямо ощущаю угловатые, негармоничные молекулы воздуха, которые не связаны между собой. Скрытая турбулентность, которая о чем-то мне говорит. Это чисто инстинктивное ощущение.

В направлении Эвереста день кажется чудесным, но подо мной облака уже закрыли половину долины. Плохой признак. Если при возвращении они закроют

место посадки, будет плохо. Только у Ричарда останется шанс долететь до Джири, аэропорта в восьмидесяти километрах восточнее Катманду. У него есть мотор, а у меня — нет.

Мой сигнал тревоги звонит. Турбулентность усиливается, все идет не так. Это не тот момент, я это чувствую.

Мы должны отказаться. Сегодня Джомолунгма не хочет нас принимать. Стихии договорились о своей защите. Сегодня не будет долгожданного волшебного момента. Я срочно вызываю по рации Ричарда и говорю о моем решении. Мы возвращаемся.

Я не успел отстегнуться, как следующий напор турбулентности рвет слабое звено буксировки. Оно рассчитано на двойную нагрузку, но тут этого оказалось слишком мало. Я приземляюсь, Ричард за мной. Мы пробыли в воздухе двадцать минут. Подошли разочарованные члены команды, не понимающие, в чем дело. Я объясняю причины моего решения.

— Но ведь погода хорошая, — заметил кто-то.

И так оно и было.

— Сегодня не наш день, — повторил я.

Но и меня одолевали сомнения. Облака не росли дальше, застыв на одном уровне. Восемь утра и день хороший. Не было ли ошибкой наше возвращение?

В девять я знал ответ.

Нет, я не ошибся. Из долины быстро выползли кучевые облака, бриз усилился и за полчаса превратился в сильный ветер. В конце долины вдруг началась гроза. На нас обрушились гром, дождь, снег.

— Нам повезло, — сказал я Ричарду.

— Слава богу, что мы вернулись, — ответил он.

Мы все собрались в общей палатке выпить чаю. Под потоками воды, протекающими через швы палатки, все радовались моему решению. Но пришлось прерваться и под ураганными ударами ветра спасать снаряжение. Пошел снег с градом. Мы уныло вернулись в палатку. Если здесь у нас уже так, то что же будет наверху?

После дня и ночи шторма я сумел установить связь с Каппоном, который находился в высотном лагере на северной стороне. От него пришли трагические известия. Двенадцать альпинистов пропали на Эвересте. Итальянцы в мудром предвидении сразу же вернулись в лагерь, никто не потерялся. Большая часть из пропавших в следующие дни нашлась с тяжелыми повреждениями и обморожениями. Но четверо уже не вернутся никогда. Гора опять победила.

Что касается нас, то через полтора часа полета мы точно попали бы в центр бури, откуда даже Ричард со своим мотором не пробился бы через фронт. Какая-то моя составляющая, а именно, иррациональная предугадала такой ход событий. Как лошадь, которая шарахается от куста, за которым сидит змея: она не видит ее, но опасность чувствует. Это не случайная интуиция, а результат длительных тренировок, чтобы инстинктивно воспринимать едва ощущаемые сигналы. Как это бывает у моряков. Как у птиц.

Природа отвечает за все, в том числе и за трудности. Из соратников могут быстро получиться заклятые враги. Воздух — это не только красота и поэзия, но и турбулентность, и опасность. Как море и горы, которые никогда нельзя недооценивать во всём их многообразии. Чем больше сложностей преодолевается, тем больше была опасность. И думается, что ты сильнее стихии. Но это неверный ход рассуждений. Ничего не гарантирует, что определенные условия повторятся. Если ты отваживаешься бросить вызов морю, то ты всего лишь одна единственная молекула против миллиардов молекул. И если бушует ветер, то ты лишь можешь втянуть голову в плечи и как можно быстрее искать просвет в облаках, чтобы вернуться на землю.

Я ищу максимальную безопасность, а это значит купить билет туда и обратно. Меня спрашивают, как долго мне требовалось готовить это мероприятие. Я отвечаю, что на путь туда мне времени не было нужно. Но четыре года потребовалось, чтобы подготовить

путь обратно. Вся проблема в том, чтобы вернуться. Многие ошибаются, когда в некоторых приключенческих путешествиях переходят свои пределы. И тогда мы читаем в газетах, что у них был билет в один конец. У них цель была: дойти до финиша.

Нет. Цель — дойти до финиша и вернуться. Для меня «экстремальный полет» означает не риск, цель — войти в симбиоз, объединиться с воздухом и научиться понимать, когда наступает время возвращаться. Как дайвер в воде, как альпинист на восхождении. Один из моих учителей, Жак Майоль, рассматривал глубоководные погружения философски и за счет этого сумел достичь невероятных результатов. Он сумел создать симбиоз между внешней и внутренней стихиями, между собственными молекулами и окружающим миром. Вода в воде. И только если я буду чувствовать себя как воздух, мне удастся перелететь через Эверест. Только если я буду совместимой молекулой. Воздух в воздухе.

Последнее погодное окно

Гроза продолжалась, день за днем. Настроение на уровне земли. На этот раз погодные условия уничтожили все надежды. А двадцать восьмое с его областью низкого тропического давления всё ближе. И тридцатого заканчиваются все разрешения на полеты и пребывание в Национальном парке Сагарматха.

— Да, после 26 здесь все затянет полностью. Будет еще хуже, чем сейчас, — я сидел на камне между палатками под дождем и по телефону описывал метеорологу, который держал меня в курсе событий, ситуацию. — Думаю, что последний срок для нас — двадцать шестое, ну, не позже двадцать седьмого. Если до двадцать шестого в погоде не будет окна, то прощай перелет.

На обеих сторонах Эвереста альпинисты начали сворачивать лагеря. Для многих игра закончилась. И

в нашем лагере распространялась атмосфера поражения. Я и сам должен был признать, что конец путешествия все ближе. Гармония и хорошее настроение, которые были в группе, пропадали.

Несмотря на преобладание плохой погоды, я сделал несколько полетов на параплане и с Геей. Я использовал это время, чтобы приучить ее охотиться, показать на кого и как. В этой местности орлы питались грызунами, живущими в среднегорье, очень хитрыми полевыми мышами, которые пробирались и в человеческое жилье. Возможно, уменьшение количества хищников привело к нарушению экосистемы. Благодаря устной информации мои уроки охоты обсуждались в округе и из Намче Базара и окружающих деревень приходил народ, чтобы принести мне пару таких мышей. Гея стала талисманом долины.

Но мы не сделали все, что хотели, пришло сообщение, что Чуми не выздоровел. Медикаментами вирус ослабить не удалось. А вот Гея восстановилась полностью. Счастье ей улыбнулось. Если все пойдет хорошо, она восстановит свой вид в долине Кхумбу. Теперь успех научной части миссии зависит от нее. Но если исходить из того, что она освоила свою новую территорию, на это можно надеяться.

На горизонте никакого улучшения погоды. Мы молча подумываем о возвращении, которое проблематично, поскольку если мы сможем лететь, то дельтапланы, мои и Ричарда, придется нести в Луклу. Нам придется их разобрать на части и доверить носильщикам. Ждать вертолет — бесполезно, из-за тумана он, возможно, не сможет и приземлиться. Но даже попав в Луклу, может случиться, что мы застрянем там, как это часто бывает с туристами. Тогда мы будем вынуждены предпринять недельный маршбросок через джунгли вдоль южного хребта до первого аэродрома. Сейчас мы в одном шаге от пиковой точки нашей экспедиции.

Но, тем не менее, мы обязаны ждать до последней минуты, даже ценой ожидаемых сложностей. На фоне

уже принесенных жертв, эта - самая маленькая. Я все чаще запрашиваю погодные данные, пока в погоде не обнаруживается окно с 25 по 28 мая с вероятным пиком 26 и 27. Нам остается всего пара дней. Я собираю команду на совещание.

— Мы должны разыграть нашу последнюю карту, — говорю я без обиняков. — Сейчас мы не можем сдаться.

В порыве радости мы возобновляем тестовые прогоны.

23 мая возможность улучшения погоды подтверждается. Теперь речь о том, чтобы оптимизировать каждое движение. В среднем нам требуется тридцать—сорок минут. Если окно будет коротким, нам нужно стартовать как можно раньше, чтобы вернуться назад вовремя. Вечером — новые данные о погоде: приемлемые условия на завтра. Прогнозы говорят об улучшении на следующие дни, но я не хочу рисковать остаться на земле и пропустить поезд. Последнее обсуждение, затем — всем спать.

В полчетвертого, 24 мая я, как всегда, уже не сплю. Несмотря на короткий сон отдохнул хорошо. Выхожу, чтобы глянуть на погоду. Еще темно, но на небе сияют звезды, а воздух уже не такой влажный. Дымка меньше, чем накануне. Над долиной Кхумбу уже нет моря облаков, которое до сих пор закрывало район и не оставляло надежд на улучшение. У меня впечатление, что день предстоит нормальный. Но всегда лучше быть осторожным. Прежде чем принять решение, жду восхода солнца. Все продолжает быть спокойным, день, кажется, будет соответствовать моим ожиданиям. Смотрю в Интернете последние прогнозы из Америки, они за счет сдвига по времени могут оказаться актуальными. На сегодня никаких изменений. Я скрещиваю руки и громко говорю себе: «Сегодня все хорошо!».

С рассветом, в пять часов, я бужу остальных. Мы вместе пьем горячий чай и кофе, и за эти десять минут я анализирую развитие погоды. Небо ясное. Все

выглядит хорошо. Время начинать. Мы тут же начинаем действовать в соответствии с разработанной логикой.

Усталость и безнадежность, которые накопились в течение долгого бездействия, исчезли. Каждый знает, что его вклад будет решающим. Массимо переходит от одного к другому, чтобы добавить мужества и подогнать. Вместе с Ахилле я монтирую мои приборы, кислородный баллон, резервный баллон. Маурицио, Марчелло и Стефано работают на дельтаплане, устанавливая кинокамеру, то же самое с фотокамерами делают Ливио и Энрико. Ричард и Барти возятся на трайке с двигателем, топливом, кислородными баллонами и электропроводкой. Эту суету со стороны наблюдает Гея. Кто знает, что там она думает.

Закончив первую фазу подготовки, мы переносим аппараты в положение буксировки. Двигатель не запускается. Он использовался редко, и холод и влажность последних недель привели к разряду аккумуляторов. К счастью, у Ричарда есть запасные и после пары запусков проблема устранена. Встает солнце. Штиль. Сухой пронизывающий холод. Вдали виден монастырь Тьянгбоче, выступающий из наконец-то медленно рассасывающегося тумана.

Мне нужно одеваться. Прямо на голое тело надеваю костюм из чистого шелка, закрывающий меня с ног до головы. Сверху длинные кальсоны и футболку из чистой, необезжиренной шерсти, которая еще пахнет овцой и держит тепло. Кроме того, пуловер из чистой шерсти шетлендской овцы. С воротником, доходящим до ушей. На ногах шелковые носки, на которых очень толстые шерстяные носки. Затем комбинезон, который зарекомендовал себя и в климатической камере, и при полете в Гвидонии. И, наконец, легкие зимние ботинки, рассчитанные на минус сорок.

Руки я защитил нижними шелковыми перчатками, затем идут меховые перчатки, потом шерстяные и, наконец, пуховые рукавицы, разработанные специально для зимних восхождений в Гималаях.

Далее шелковый подшлемник и шерстяной шарф, защищающий шею. Защита от холода закончена. Теперь я выгляжу скорее как водолаз, а не дельтапланерист.

Ричард с помощью брата облачается примерно так же, но в нижней одежде использует систему подогрева, которая питается от двигателя.

Нам нужно поторапливаться. Я не хочу рисковать, получив резкое изменение погоды на земле, это сделало бы старт невозможным. Надеваю, как куртку, подвеску. В ее нижней части, под ногами, аварийный комплект для выживания: калорийная сублимированная пища, плитки шоколада, хлопья и минеральные соли, кусок засушенного мяса, аварийная термоизолирующая пленка, запасное питание для спутникового телефона и УКВ-станции, запасные очки и налобный фонарь. Много всего при небольшом весе.

За спиной — кислородный баллон, защищенный неопреновым слоем, чтобы на высоте не допустить образование льда. Баллон соединен с маской через регулятор давления с анероидным блоком, позволяющим регулировать подачу кислорода. Чистого кислорода хватало на пять часов.

В подвеске размещен также запасной парашют, хотя его применение на 9000 метров очень ограничено. Я взял его из суеверия, как талисман, от которого не хотел отказываться. В прошлом он уже спасал мне жизнь. Внутри подвески проходят провода от аккумуляторов, которые из соображений термоизоляции должны были располагаться на теле — единственном источнике тепла на высоте 9000 метров. Все электронные приборы от летных и до кинокамер зависят от этого электропитания, которого достаточно на двенадцать часов, по при минус пятидесяти оно может сесть уже через несколько минут. Точно так же рядом с телом соединения передатчика и микрофона, а также приемники нескольких расположенных на крыле кинокамер, которые должны работать хорошо, чтобы обеспечить съемку полета.

Оскар, наш врач, проверил мое физическое состояние. После измерения давления крови, которое оказалось отличным, он проверил маску и дал мне зеркало, чтобы я мог обнаружить свободные детали, которые могли замерзнуть. Тем временем киногруппа снимала все для документального фильма.

Перед стартом я включил все приборы. На трапеции находились GPS, спидометр, вариометр, высотомер, термометр и барометр. А кроме того, бортовой компьютер, как черный ящик в самолете, должен записывать все детали полета и состояние окружающей среды. Рядом — выключатели камер, которые включались и выключались одним нажатием. У меня были кассеты примерно на час съемки и мне нужно было хорошо распределить это время. Другая кнопка включала фотоаппараты, которые делали подряд три снимка с разной диафрагмой, чтобы хотя бы один получился хорошо. Эта система, разработанная и испытанная Энрико, всегда успокаивала меня, потому что я знал, что снимки получатся. Наряду со всеми вещами, о которых я должен был думать, мне надо было не забывать нажимать на кнопки, которые на девяти тысячах при минус пятидесяти градусах не так просто было распознать при дефиците кислорода, хоть они и были окрашены в желтый цвет.

Я лег в подвеске горизонтально, застегнул змейки и наложил специальный защитный экран. Речь идет о резиноподобной подкладке, пристегнутой перед грудью, чтобы сдемпфировать возможное скольжение по земле при посадке в положении лежа. По бокам экран имел ушки, за которые он привязывался шнурком. Чтобы выбраться из подвески, мне нужно будет потянуть этот шнур. В верхней части защитного экрана располагалась система отцепки от буксира.

Я висел под дельтапланом, который уже находился в стартовом положении на рельсах. Мне очень тепло. Подо всеми слоями одежды, которые я надел на себя, я начал потеть. Это меня обеспокоило, потому что через пару минут пот превратится в лед. Я закрыл

шлем и надел маску. Мне еще нужно было тридцать минут вдыхать чистый кислород. По радио напомнил об этом и Ричарду. Я почувствовал приближение тошноты и клаустрофобии, но сумел их преодолеть и надеялся, что это скоро пройдет.

Запустился двигатель, натянулся буксирный трос. Поскольку Массимо и Ахилле не могли слышать меня через маску, хотя и находились всего в полуметре от меня, мы провели предполетный контрольный опрос по радио. По этому опроснику по заученной в течение нескольких лет схеме мы проверили сначала крыло, затем рельсы, а потом и меня самого: маска для главной системы, под которой идет шланг запасной системы, кислородный баллон главной системы, кислородный баллон запасной системы. Запасная система, которая так же жизненно важна, как и главная, — это параллельная система подачи кислорода, в аварийном случае она будет подавать чистый кислород из небольшого кислородного баллона по прозрачному шлангу, приклеенному внутри маски скотчем, прямо в ноздри. Как в реанимационных системах — это опробованная конструкция, при отказе основной системы должна она работать надежно. Ее подготовил Антонио Гварначчиа — аптекарь и мой друг, помогавший составить аптеку для прошлогодней разведки.

И еще визуальный контроль: мой кокпит, бортовые приборы, система отцепки. Соединенный с баллоном манометр прикреплен мне на руку и показывает расход кислорода в литрах в минуту и его остаток. Как и при нырянии, на высоте тоже можно задохнуться, не заметив этого. Даже при контроле дыхания мне нужно объективное измерение, чтобы я мог распознать возможные проблемы вовремя. Отсутствие кислорода и, как следствие, падение давления могут в считанные минуты привести меня к смертельной ситуации.

Обмен взглядами с ассистентами. Процедура завершена. Примерно полседьмого. Погода, кажется, держится. Все готово к старту.

— Наш привет Джомолунгме, - говорит Массимо, проверяя напоследок связь.

— Передам.

Я на секунду вспоминаю Лауру и детей. Мне нужно сосредоточиться. Расслабляю мышцы и фокусирую мысли на цели. В какой-то момент абсолютной тишины я вижу все сверху, охватываю взглядом самого себя, Ричарда и буксировщик, команду вокруг нас, взлетную полосу. Мысленно поднимаюсь над долиной Кхумбу, все выше и выше, до вершины, которая невозмутимо ждет меня. Стихия со мной.

Сегодня наш день.

Я чувствую это.

Богиня-мать Земли

— Ричард, слышишь меня?

— Очень хорошо.

— Ты готов?

— Готов.

— Тогда давай, поехали!

Двигатель передал свои 120 лошадиных сил на пропеллер, буксировщик тронулся, трос натянулся. Недавний покой сменился всеобщим движением. Я ехал на расстоянии ладони от земли. Все вокруг для меня исчезло: перед собой вижу только раму Ричарда. Скорость быстро растет: восемьдесят километров, девяносто. Крыло начало держать, все стало легче, мои 250 килограммов общего веса превратились в ничто. Давлю на трапецию, задираю аппарат вверх и отрываюсь от земли. Я в воздухе. Но лететь вверх слишком резко я не могу — этим я задеру заднюю часть трайка и он рухнет на землю с катастрофическими последствиями. Потому лежу в подвеске плоско, лечу почти над землей и жду, пока Ричард наберет нужную скорость. Мне приходится лететь через пыльный вихрь, поднятый пропеллером, и это сильно ухудшает видимость. Невероятно быстро

приближается конец взлетной полосы, после него — обрыв. Теперь малейшая ошибка может привести к фатальным результатам — у меня нет возможности вернуться, если что-то не так. Но Ричард пошел наконец вверх, и мы начал набор высоты. Первый сложный участок преодолен.

Я вылетел за край взлетной полосы, и передо мной открылись тысячеметровые, практически вертикальные, скальные стены, возвышающиеся над долиной Дуд-Коси. На краю пропасти в подковообразном углублении с террасами полей — Намче-Базар.

Делаем круг над лагерем, потом, чтобы набрать высоту, еще круг сквозь слой облаков, образовавшийся на тысяче метров выше. Затем — курс на цель, которая примерно в тридцати километрах по прямой. Перед нами открылся грандиозный вид долины Кхумбу. На 6000 метрах видны некоторые из высочайших вершин. Справа от меня - Тамсерку, затем Ама Даблам, за ней — Нупцзе и ее ледник, над которым высится Лхоцзе. На западе — седло Лхо Ла и Пумори. А затем, закрывая горизонт, насколько хватает глаз, простирается Тибет.

Чем выше мы поднимаемся, тем темнее становится небо. Синева, настоящая яркая синева. Воздух холодный и прозрачный, свободный от влаги, которая превращается в микроскопические кристаллы. В мистической тишине бесконечности только я и мой дельтаплан. И еще впереди буксировщик и еще дальше — главная цель. Невидимая дорога соединяет эти точки друг с другом и ведет туда, где до этого никто не отваживался бывать.

Пролетаем западнее Ама Даблам и видим перед собой стену Нупцзе, за которой выглядывет юго-западная стена Эвереста. На нашем пути больше никаких препятствий. Его вид захватывает. На вершине не видно никакого движения, это означает, что ветер сегодня не очень сильный. Прошли «Point of no return» — точку возврата. Дальше, на север. Не смотреть назад, только вперед, вперед...

Чтобы достичь запланированной высоты, нам пришлось пройти сложным путем. Над дном долины мы летели дальше в направлении Нупцзе. Воздух все холоднее, турбулентность растет. На высоте начал работать регулятор давления, подавать кислород в маску, а с ней и в мои легкие. Мне нужно подстроить ритм дыхания, замедлить его, чтобы не растратить лишнего кислорода. Ведь с каждым вдохом его запас неумолимо сокращается. И каждого излишне истраченного грамма может потом не хватить, когда баллон подойдет к концу.

Мы поднялись выше 7500 и летим над западным отрогом Нупцзе. Её скальная стена показалась во всю величину. Я вдруг ощутил себя очень маленьким. Севернее отвеса Нупцзе тянется ледопад Кхумбу, самый смертоносный в мире. Большинство жертв Эвереста погибли именно здесь, будучи погребенными под ледовыми глыбами, сорвавшимися с ледника Клумбу и перемоловшими все, что им встретилось на пути. В верхней части гигантского ледопада я увидел плато, на котором мог бы сесть в случае аварии. Без кошек и ледоруба оттуда, по всей вероятности, спуститься невозможно, но сознание, что есть хоть какой-то путь отступления, меня немного успокаивает.

Над северной стеной Нупцзе делаем разворот на 360° и пролетаем над вершиной. Мы держались на уровне гребня, чтобы по возможности найти там восходящий поток. Он там и оказался. Воздух поднял нас и отнес дальше к Лхоцзе с её 8516 метрами.

На другой стороне Эвереста, между Южным седлом и северо-восточным гребнем появилось Тибетское плоскогорье. А на переднем плане стоит Чангцзе. Я узнаю северное седло, на котором при разведке я разбивал свой лагерь. Я смотрю вдоль долины и нахожу Ронгбукский монастырь. Определяю все места аварийных посадок, которые могут быть на северной стороне. Это еще одно утешение, поскольку если облака поднимутся быстро, мне придется перелететь через Эверест и садиться в Тибете.

Затем следует Пумори и на западе — шестая по высоте гора мира Чо-Ойю, тибетская «Богиня бирюзы». Видимость сегодня исключительная, я вижу даже Шиша-Пангму. На востоке виден пятый восьмитысячник — вершина Макалу. Я теряюсь в бесконечной красоте этих мест. Пройденные в прошлогоднем изматывающем походе расстояния сжались до размера почтовой открытки. Тысячи квадратных километров отсюда кажутся ничем. Непал, Тибет, Бутан, Индия...

8500 метров. Над вершиной Лхоцзе дует штормовой ветер. Мы приближаемся слишком близко к зоне сильных ветров, которые видны по снежным флагам над Эверестом. Есть опасность попасть в вершинной зоне в нисходящие потоки, и на подветренной стороне наверняка будут так называемые роторные завихрения, которые пройдутся по нам как уличные катки. Я пытаюсь связаться с Ричардом, но он не отвечает и летит дальше в направлении горы. Я вызываю его еще раз. Ответа нет.

Воздух начинает двигаться и все сильнее с каждым мгновением. Из-за турбулентности Ричард в нисходящем потоке с большой скоростью исчезает внизу. При этом трос полностью ослабевает. Я инстинктивно бросаю трапецию и хватаюсь за трос, чтобы он не зацепился за приборы. Трос опять натягивается. Можем лететь дальше.

На 8600, когда я пропустил Лхоцзе справа под собой, Ричард повернул на запад и мы вернулись в зону более спокойного воздуха. Взамен этого стал еще более резким холод, это усугублялось еще и скоростью. На приборе минус 53 градуса. У меня особенно мерзнут руки и лицо, поскольку на них больше воздействие ветра. Приходится постоянно шевелить пальцами и сгибать руки в локтях, потому что они затекли. Ног я не чувствую, но они мне, собственно, сейчас и не нужны. Что сейчас важно — это управление дельтапланом. Время от времени сбиваю лед с элементов управления — это мешает маневренности. Я надеюсь,

что лед не образуется на передней кромке крыла - оно при этом может потерять аэродинамический профиль, а это влечёт за собой тяжелые последствия в плане управляемости.

Замерзли веки. На большой высоте железы, в том числе и слезные, из-за недостатка давления выделяют больше жидкости. Выступившие слёзы замерзли. Каждый раз моргая, чувствую, как будто кто-то трет наждаком по роговице. Мне приходится держать глаза как можно шире открытыми и моргать как можно меньше. А параллельно, как только я вижу красивый пейзаж, нажимаю кнопку фотоаппарата и делаю пару снимков. Снимают и кинокамеры, по крайней мере, надеюсь на это. Ведь даже если горит контрольный индикатор, камеры на морозе могут замерзнуть. Посмотрим потом. Сейчас у меня в голове другие дела.

Идём к выходу из долины. Ричард должен был бы заметить, что лучше бы набирать высоту на открытом месте, где турбулентность за счет нисходящих потоков меньше и всё спокойнее. Но он опять поворачивает в середину долины, и мы опять попадаем в зону турбулентности.

Мы уже над Южной вершиной Эвереста, над юго-восточным ребром. Мне нужно контролировать дыхание, оно слишком учащенное. Давление воздуха в маске настолько велико, что я не могу разборчиво говорить с Ричардом, но думаю, что радиосвязи и так нет.

Вокруг маски образовался слой льда, доставляющий мне сильную боль, но ледяная пленка на лице действует как сварной шов, через нее нет потерь кислорода. А вот на приборах, также покрытых льдом, больше ничего нельзя различить. Мне нужна максимальная концентрация. Приходится полагаться на инстинкты, поскольку от показаний приборов теперь помощи никакой.

Мы почти на высоте главной вершины, посреди усиливающейся ненормальной турбулентности, с воздушными ямами, восходящими потоками и «нисходняками». Ричард летит первым в этом бушующем

море, я — за ним. Нас бросает как на волнах — этакая игрушка-волчок «Йо-йо». Меня теперь тянет не по горизонтали. 65-метровый трос между нами ослаб и постоянно дергает в разных направлениях. При одном из таких дерганий вижу, как Ричард свалился вниз под меня. Это проблема: если трос натянется опять, он может сорвать с меня маску и кислородный шланг. Или намотаться на одно из колёс трапеции и резко поставить крыло боком. Или запутаться в приборах, в системе аэродинамического управления, на ручке запасного парашюта...

Риск велик. Мне нужно схватить трос и удерживать положение, но не могу бросить трапецию.

Что делать? Ричард находится подо мной и сзади, вместо того, чтобы быть впереди на моей высоте. Нужно или действовать, или пропустить единственную возможность решить эту проблему. Пока трос подо мной, хватаю его одной рукой, а другой тяну крыло вверх и так притормаживаю, чтобы Ричард мог вернуться на место. Опять появляется тяга. Беру трапецию обеими руками и вхожу в пике, чтобы ускориться и предупредить рывок. Трос натянулся без рывка. Сделано. Мы опять летим друг за другом.

Поднимаемся дальше. 500 метров южнее вершинного гребня, почти на 9000 метрах. С Ричардом было договорено, что я отцеплюсь, пролечу над вершиной и сделаю несколько снимков.

Но планы разрушились в одно мгновение. Неожиданно попадаем в гигантский вихрь, который бросает Ричарда вниз, а меня катапультирует вверх. А потом наоборот, его тележка взлетела и трос натянулся. Меня с дикой силой бросает в трапецию, крыло начинает заваливаться. Боюсь худшего. Крыло на грани срыва, а это может привести к разрушению всего каркаса и драматическому исходу. И не могу надеяться на запасной парашют — воздух слишком разреженный, чтобы он мог сработать.

При следующем рывке трос рвется, как гитарная струна. Ощущаю чувствительный рывок, меня кида-

ет как на родео, туда и сюда. Трапецию вырывает из рук, спешу поймать ее, чтобы не упасть вперед. Трос пролетает в нескольких сантиметрах от лица, не задев маску, перелетает через левую консоль и, кажется, цепляется там за кронштейн камеры. В то же время дельтаплан начинает вращаться вокруг своей оси. Ротация, вращение, вызванное тормозным парашютиком, может оказаться для меня фатальным. Этот парашютик крепится на буксирном тросе и нужен, чтобы после отцепки трос позади пропеллера оставался натянутым. В моем случае он из-за скорости остался раскрытым и, зацепившись за конец крыла, ввел его в авторотацию, став центром вращения.

Времени на размышление нет. Надо действовать. Спасти от катастрофы меня может только одно: я должен освободить крыло от троса. Встречный ветер оглушает. Мир вокруг начал дикое вращение. В мгновение, может быть, в доли секунды, пока я падал в дьявольской спирали, в голове пронеслась хаотическая последовательность картин: мои любимые, моя жизнь. Действовать! Я должен действовать, если не хочу погибнуть в этом штопоре.

Я бросаю трапецию, предоставив дельтаплану продолжать неконтролируемое падение и тяну за трос, чтобы освободить его и этот чертов парашютик, ставший причиной вращения.

Несмотря на усиление кровообращения за счет ускорения сердцебиений руки заледенели. Я уже не чувствую пальцы, но стремление разобраться с тросом придает сил для освобождения.

Два, три рывка — ничего.

И когда я уже на пределе, трос поддается. Парашютик сложился, и крыло, словно поезд на рельсах, опять встало на свою траекторию.

Я перевел дыхание.

Сразу же хватаю трапецию, поскольку вращение по инерции продолжалось. Приложив все силы, сумел его опять выровнять и стабилизировать. Я спасен.

Сердце стучит в ушах. Мне стало плохо. В глазах все стало серым, почти черным. При пятидесяти градусах ниже нуля меня прошибает холодный пот. Меня тошнит и мне нужно обязательно подавить рвоту. Мне нельзя вырвать: на мне маска и если забьется клапан, я задохнусь. Единственными средствами, которые у меня имелись, были сила воли и концентрация.

Сконцентрируйся!

Дыши!

Мне надо было абсолютно спокойно замедлить ритм сердца, сосредоточиться на полете и прийти в себя. Я попытался это сделать за пару мгновений, которые показались мне вечностью. Я должен быть восстановить контроль над собой. Траектория полета, запас кислорода, обледенение крыла и стекла маски, кинокамеры, мои конечности, в которых я чувствовал признаки обморожения, — тысячи вещей, требующие ясности моего мышления именно сейчас.

Беру курс на вершину. Поискал взглядом Ричарда, но его нигде не было видно. Вызвал по рации — молчание. Терять времени больше было нельзя, и я продолжил программу.

На этой высоте летные характеристики сильно ограничены, и высоту легко утратить. Когда я приблизился к вершине, показалось, что все стихло, но прямо перед скалами я заметил, что скорость над склоном предельно высокая. Впоследствии анализ данных бортового компьютера показал, что скорость в этот момент была 205 километров в час.

Турбулентность ослабла. От цели меня отделяла пара сотен метров. Я чувствовал, что мечта, к которой я готовился несколько лет, близка к осуществлению. Это чувство было таким сильным, что хотелось плакать. Я могу ЭТО сделать и нахожусь совсем близко от этого исторического события.

Но реальность сразу же вернула меня назад. Я еще не там и ошибиться не должен.

Приближаясь с большой скоростью к вершине, я почувствовал, как и ожидал, что меня держит восходящий динамический поток, образующийся при набегании ветра на скальную стену. Он не на сто процентов вертикален, а отклоняется лишь на несколько градусов, но меня поднимает. Что за чудо, какая сила природы...

Оседлав на своем крылатом серфе волну ледяного воздуха, мчусь к цели.

В 8.22 я лечу в нескольких метрах над вершиной. Как орел на том фото. То, что я готовил четыре года, и о чем мечтал всю свою жизнь, свершилось.

Несколько секунд. Чувства сменяет сосредоточенность. У меня нет времени наслаждаться этим долгожданным моментом и чудесным представлением, где главную роль играет выступающий из моря облаков Эверест, — мне надо думать, как благополучно вернуться. К Лауре, к семье, и это — самая главная цель. Только тогда можно будет считать мою миссию выполненной.

Я не могу тратить ни время, ни концентрацию на поиск буксировщика. Надеюсь, что и Ричард перелетел вершину на своем мотодельтаплане. Тогда это был бы полный успех проекта «Over Everest» — «Над Эверестом».

Меня ждет дальний планирующий полет с 5000 метров до Тьянгбоче. Я думаю, что Ричард после перелета через вершину уже там. И буду спокоен только тогда, когда буду знать, что и с ним все в порядке.

После Эвереста опять направляюсь к Нупцзе. Знакомые места теперь производят на меня меньшее впечатление. Я перелетаю ущелье ледопада Кхумбу более расслабленно и могу отдаться своим мыслям. Нужно ли мне возвращаться в Тьянгбоче? Смотрю в направлении нашего высотного лагеря, расположенного в 25 километрах южнее, но долина начинает закрываться, быстро образовываются кумулюсы — кучевые облака. Они уже закрывают средние вершины. Вероятность найти просвет в облаках и приземлиться

мала. Ричард за счет двигателя может оставаться в небе и ждать просвета или выбрать другой вариант и лететь на равнину в Джири.

Нет, для меня риск слишком велик. В случае плохой видимости на обратном пути у меня две возможности. Если долина Кхумбу закрыта полностью, надо лететь к Лхо Ла и приземляться в Тибете рядом с высотным лагерем, откуда в случае аварии при приземлении меня заберут по договоренности с итальянской экспедицией. Но в этом случае я рискую многочисленными трудностями с китайскими властями. Если долина Кхумбу закрыта облаками лишь частично, есть альтернативы посадки на одной из аварийных площадок, которые я выбрал во время разведки на непальской стороне. Этот вариант мне нравится больше.

Одно из этих мест расположено на другой стороне долины рядом с научной лабораторией в пирамиде Лобуче, сооружении из стекла и алюминия, которое является базой работающего в полунепрерывном режиме высокогорного исследовательского центра Национального Совета по научным исследованиям. Недалеко от пирамиды есть пригодное для посадки плато, которое я в прошлом году нанес на свою аварийную карту в качестве варианта.

Решено. Перелетаю ледник Кхумбу к западной стороне. У меня нет точек отсчета, по которым можно определить направление и силу ветра, но мне кажется, что тут в воздухе почти штиль.

Начинаю снижение. Делаю пару кругов, чтобы обратить на себя внимание ученых или кого-нибудь еще, чтобы в случае чего меня могли найти. Площадка очень ограничена и поскольку у меня большая скорость, нужно очень точно рассчитать маневр. Я очень напряжен. Теперь на этой высоте ошибка может стоить дорого. Бросаю взгляд на GPS: у меня больше ста километров в час. Напряжение нарастает. Сердце бешено бьется. Держись, держись, повторяю я себе.

Пересекаю ледниковую морену. Она состоит из каменных блоков размером с дом. Если я коснусь хоть одного из них — мне конец. И опять нет права на ошибку. Нахожу единственное свободное от больших камней место в виде квадрата десять на десять метров. Этого мало, очень мало, но другого выбора нет. Подо мной появляется моя тень. Меня ждет очень жесткая посадка. Руки долой с планки трапеции, иначе при приземлении можно остаться без пальцев. Контролирую ее жестко и начинаю тормозить, задирая в снижении крыло. При контакте с землей все бросаю и жестко приземляюсь. Удар выдавливает у меня из легких весь воздух. После шума большой скорости вдруг наступила тишина. Пауза, все застыло. Реальность как в замедленной съемке останавливается. Я еще жив, или кино закончилось навсегда?

По возможности не шевелясь, провожу контроль организма в соответствии с профессиональной историей болезней, от пальцев ног до кончиков волос — не сломано ли чего? Несколько секунд и «мысленное сканирование» показывает, что я еще цел. Через четыре с половиной часа я опять на земле и жив. У меня нет сил на эмоции. Начинаю шевелиться быстрее, мне хочется уйти отсюда. Я хочу быть уверенным, что все закончилось наилучшим образом.

Потянув шнурок, освобождаюсь от защитного экрана и вылезаю из подвески, потому что любой порыв ветра может меня опрокинуть. Снимаю шлем и маску. Мне вдруг приходится дышать разреженным воздухом на высоте 5000 метров. Голова кружится — это признак недостатка кислорода. Расслабляться нельзя, но я позволяю себе на мгновение остановиться и прикинуть, что произошло. Надо мной, почти на 4000 метров вверх, громоздится Эверест, и я прокручиваю в голове незабываемые картины. Отчужденности между мною и горой уже нет. Я чувствую себя очень близким к ней, нет, более, чем близким; я чувствую себя ее частью.

Мною вдруг овладели чувства. Только теперь до меня дошло, что я был в нескольких метрах над Крышей Мира. Только теперь я переживал чувство единства со стихией, которое имел в течение нескольких мгновений. У меня что-то сжалось внутри, горло перехватило и теперь, когда растаял лед на глазах, я заплакал.

С большим трудом демонтирую кинокамеры и фотоаппараты, следя за тем, чтобы не повредить кассеты. Складываю крыло и готовлю снаряжение к транспортировке. Крыло в хорошем состоянии. Время от времени останавливаюсь и делаю несколько вдохов через кислородную маску, следя за тем, чтобы не было гипервентиляции, которая может привести к эйфории. Ищу спутниковый телефон позвонить в базовый лагерь и сказать, что у меня все в порядке и что нужно меня забрать. Однако только теперь обнаруживаю, что я его забыл взять.

Когда я все подготовил, увидел двух шерпов. Точнее — увидел сначала их улыбки. Казалось, они были очень довольны, что нашли меня и что я жив и здоров. Я пошел им навстречу, мы пожали друг другу руки, а потом крепко и сердечно обнялись. Как здорово, когда рядом люди, и знаешь, что в случае чего кто-то тебе поможет.

Беппе Монти, начальник пирамиды, послал их, когда увидел, что я подлетаю. Они помогли разобрать дельтаплан. Я подарил моим помощникам аварийную рацию, и они благодарили меня, как будто это было что-то очень ценное. Затем мы взяли легкие вещи — шлем, подвеску, кислородную маску — и пустились в путь.

На пороге пирамиды нас ждал Беппе. До этого я с ним никогда не встречался, но он принял меня очень сердечно и поздравил с успехом. С какого-то момента он следил за мной в бинокль, пока меня не закрыла башня Нупцзе. Я сразу же спросил, можно ли связаться с моей командой, чтобы узнать о Ричарде и успокоить всех относительно меня. Его спутни-

ковый телефон не работал, поэтому мы поговорили по радио со смотрителями Национального парка, которые тут же пошли в Тьянгбоче, чтобы передать мое сообщение.

Через несколько часов я разговаривал с Массимо, пришедшим на передатчик парка. По его голосу я понял, что он очень взволнован, как и я сам. Он рассказал, что еще пару часов назад опасался самого худшего. После телефонного сообщения Каппона с северной стороны, что он видел меня над вершиной, больше известий обо мне не было. А прошло больше четырех часов.

— Мы думали, ты вернешься с Ричардом. Но когда мы увидели его одного...

— Что с ним, — спросил я озабоченно.

— Было сложно среди облаков найти посадку, но все нормально.

Теперь я был счастлив полностью.

Массимо сообщит Лауре. Прямо сейчас я не могу вернуться к группе. Тучи закрыли долину и пошел снег. Вертолет меня забрать не сможет, так что я прикован к пирамиде, но ни в коем случае на это не жалуюсь. Беппе — очень сердечный хозяин. В ожидании хорошей погоды я наслаждаюсь заслуженным покоем воина после выигранной битвы.

Ночью, в лоджии, примыкающей к пирамиде, я не могу заснуть то ли от усталости, то ли от избытка адреналина в организме. На рассвете я погрузился в воспоминания о прошедших событиях. Я вспоминал фото Ханса Каммерландера с орлом на заднем плане. Четыре года назад она разбудила большую мечту — теперь это явь. Пролететь над Крышей Мира — это не обычное приключение. Эволюция неуклонно продолжается.

Проект «Метаморфозы» продвинулся на шаг дальше. Я еще больше освоил полет по инстинкту, восстановив то, что у нас всех, вероятно, сидит в генах. Я был принят стихиями и чувствовал себя их частью, как орел, как воздух. Крошечная молекула воздуха...

Я вышел на улицу. Небо очистилось, сверкали мириады звезд, но тучи подступали. Я был спокоен. Как всегда, я буду ждать хорошую погоду.

Миссия выполнена

Я провел в Лобуче три дня. В долину ворвались ветер и снег, сделав невозможными любые перемещения, не говоря уж о прибытии с вертолетом моих ассистентов. Температура упала до минус пятнадцати. Мне повезло, по крайней мере, в том, что вынужденное ожидание я провел с итальянцами. Здесь я чувствовал себя как в собственной семье. Я был очень рад встрече с теми, кто говорил на моем языке и разделял мои кулинарные пристрастия.

Даже в этой дали Беппе, как настоящий итальянец, всегда готовил тарелку спагетти al dente. Этот момент требует особого пояснения. Нужно знать, что на высоте вода кипит при более низкой температуре, чем на уровне моря. На 5050 метрах, высоте, на которой мы находились, температура кипения настолько низка, что макароны никогда не становятся мягкими. Но Беппе изобрел автоклав — систему, с помощью которой на высоте можно было варить как на уровне моря.

Мне стало ясно, что решение повернуть к пирамиде было оптимальным и по другой причине. При такой погоде такое солидное убежище было как раз тем, что нужно. Эти снежные массы обрушились так быстро, что меня, скрючившегося между камней, засыпало бы снегом уже через пару часов. Кроме того, я мог отсюда общаться с журналистами по спутниковому телефону. Полет над Эверестом вызвал большой интерес в средствах массовой информации. Я рассказывал всем о трудностях, ощущениях и чувствах во время этой мировой премьеры. И о долгом пути, который меня к ней привел. Этот полет был успешным, может быть, он войдет в историю, и я посвятил

его памяти двух друзей, которые, как и я, мечтали об экстриме, которые, как и я, любили природу и приключения. Это Патрик де Гайярдон и Эрминио Бриколи, их не было рядом, чтобы разделить эти чувства со мной, но они продолжают летать в небесах.

Одиночество также мне помогало. Мне нужно было переварить это мероприятие, спросить себя, что оно мне дало, нужно ли оно было. Это был хороший способ вернуть в реальность мои собственные, личные, измерения в момент возвращения. Вокруг таких мероприятий в команде образуется микрокосмос, который поддерживается общей целью, общими для всех проблемами. Происходит изоляция от остального мира. А потом нужно возвращаться на свои орбиты, потому что повод для совместной работы пропадает. Эти три дня я использовал как переходную фазу после двухлетней «изоляции», которая увенчалась долгим пребыванием в Непале.

Теперь я был готов двигаться дальше. Я тосковал по другим делам. Я хотел быть рядом с женой, с детьми, вернуться к повседневным заботам. Делать покупки, мыть посуду, забирать детей из школы — мелочи, которых у меня не было, пока я так долго находился в этих особых условиях.

На четвертое утро все выглядело хорошо. Я встал рано утром и вышел на улицу глянуть на погоду. В заснеженной долине было еще темно, но небо было ясное. Если все резко не изменится, может быть, за мной прилетит вертолет. Если нет — я решил, что буду что-нибудь предпринимать. Я связался с двумя шерпами по поводу транспортировки снаряжения, в частности дельтаплана в Тьянгбоче. Это три дня пешком. Дельтаплан я хотел подвесить на шесте, как это делают охотники племени, возвращаясь с добычей в деревню. Таким способом его довольно легко нести вдвоем по долгой дороге в долине Кхумбу.

Я ждал восхода солнца. День обещал быть чудесным. Я прислушался, пытаясь уловить звук поднимающегося из долины вертолета. В горах звуки слышны

издалека сразу же. И действительно, в шесть утра вдалеке послышался шум винтов. Это летели за мной.

Когда Массимо и Ахилле вылезли, мы обнялись. В первую очередь они были моими друзьями, а лишь потом — сотрудниками. Объятия и рукопожатия с авиадиспетчером из Луклы — он настолько врос в наш коллектив, что не захотел, чтоб меня забирали без него. Какая радость встречи! Я действительно чувствовал себя вернувшимся домой солдатом. Усталым, но гордым личной победой, которая стала победой общей.

Не задерживаясь, мы погрузили всё и вылетели в Тьянгбоче. Беппе полетел с нами, но вернулся в Италию раньше нас. Я смотрел из вертолета в долину с некоторой тоской. Я поднимался взглядом по стенам прекраснейших гор мира вплоть до Эвереста, удалявшегося все быстрее. История заканчивалась. Я прощался с Богиней-матерью Земли.

В лагере — встреча со всеми остальными членами команды, кроме Ричарда, который воспользовался хорошей погодой, чтобы отогнать мотодельтаплан в Луклу. И я опять увидел Гею. Уже скоро она свободно улетит в свою долину.

Разобрав лагерь и погрузив все в вертолет, летим в Луклу. Чисто британский хлопок ладонями ознаменовал встречу с товарищем по перелету.

— Живем, Ричард, — сказал я ему.

Он выглядел измотанным, но улыбнулся.

— Как дела?

— Хорошо.

— Мы беспокоились, — сказал он.

— Но теперь-то все тут.

Команда была в сборе. Мне очень хотелось собраться за ужином за большим столом, чтобы обсудить между собой, что нам удалось сделать.

Все звенья мозаики были на своем месте. Не хватало только одного маленького, чтобы ее закончить. Спортивная часть была завершена, но не закончилась естественно-научная.

Гея могла перемещаться на своей территории и добывать себе пищу. То есть была реинтегрирована. Предоставить ей свободу было бы жестом благодарности этому виду птиц, который помогал мне летать. Через пару дней я вернул Гею в ее мир, снабдив передатчиком GPS-координат. Это было сделано и в память о Чуми.

Я стоял и немного печально смотрел ей вслед: она поднималась и поднималась, пока не исчезла совсем. Прощай, моя дорогая Гея, счастья тебе...

Я чувствовал себя тесно связанным с обоими орлами. Чуми, к сожалению, уже не было с нами, но печаль о нем частично сгладилась радостью при отпускании Геи на свободу в восходящие потоки долины Кхумбу. А может, и стен Эвереста. Я был уверен, что она восстановит существование своего вида здесь. Вместе с ней летели и мечты всех детей этой долины, которым она подарила фантастическое воспоминание.

В природе отделение части от целого, пусть даже и навсегда, не является травмой. Родители и дети. Я сам, бог знает сколько раз, воспитывал животных и отпускал затем на волю. Но мне всегда было грустно. Так уж устроены мы, люди.

Катманду ждал нас. Настало время каждому из нас возвращаться в свой мир. В городе я встретился, наконец, с Лаурой, которая только что прилетела из Италии. И после официального праздника с непальскими властями, которые захотели отметить этот проект, мы улетели домой. С Гималаями и их народом в наших сердцах.

Эпилог

Приключение продолжается - по пути кондора

В небе абсолютная тишина. Только ветер гладит наши черные крылья. Мы парим на 7000 метров над вершиной Аконкагуа — «Белым стражем», несущим службу над всем южным полушарием. На этой трассе птичьих перелетов мы преодолели хребты и долины Кордильер и через бесконечные дали аргентинских пампасов попали к Атлантическому океану.

Родился новый проект. Перед глазами у меня еще стояли вершины Гималаев, но душой я был уже в новом путешествии.

В покое бессонных ночей я видел перелет через Анды в обществе кондора, этой самой большой из всех перелетных птиц. Его я тоже хотел ввести в мое жизненное пространство. Это должно было стать мировой премьерой и следующим шагом моих исследований. И как всегда, спорт и природа должны были быть неразрывно связаны друг с другом.

Еще раз я последую учению Конрада Лоренца для выращивания птенца, который должен будет увидеть во мне родителя. Родившись под защитой дельтаплана, черного, как и оперение его находящегося под угрозой вымирания рода, он со временем должен был под моим руководством научиться летать и охотиться. А потом если я, его учитель, стану его учеником, то образую с ним симбиоз и смогу перенять технику его полета. Как и в случае с Никой, с сибирскими журавлями, с Чуми и Геей. А в заключение мы все вместе полетим в направлении Южной Америки.

Я чувствовал, что готов достичь вершины Аконкагуа без кислородной маски и еще больше при-

близиться к естественным условиям существования птиц на большой высоте. Тогда моя душа увеличит радиус действия. Границы еще немного расширятся. Каждый проект является основой для следующего. И полет над Эверестом — это трамплин для преодоления новых технических и физиологических границ. Случайностей не бывает.

Метаморфоза - это путь, а не конечная цель. Меня ждали другие континенты и другие горизонты. В будущем я охотно пересек бы Антарктику, следуя за альбатросом, этой таинственной птицей морей. В экстремальных условиях, на краю света, при ледяных ветрах, метущих со скоростью 300 километров в час над поверхностью земли, при температурах до девяноста градусов ниже нуля. Гималаи, возведенные в степень. А потом, может быть, вокруг света за восемьдесят дней, на дельтаплане, который поддерживают только ветер и солнце. Мечты. Пока мечты. Но кто знает, рано или поздно, небольшими шажочками...

Меня часто спрашивают, что меня заставляет двигаться дальше и дальше. Это не соревнование, от такого способа вызова я отказался много лет назад. Это не только потребность выйти на свои пределы, как я иногда думал. Нет, это нечто гораздо более простое и личное: инстинкт жить на природе по моему способу. Этот инстинкт овладел мной, он не дает мне спать ночью, он освещает мне путь, он воодушевляет меня. Было бы самообманом не идти за ним. Потому что я действительно ощущаю жизнь только на бесконечных просторах, в свободном пространстве над пустынями или ледниками, вулканами или равнинами, реками, морями и горами. Впрочем, нет, потому что я что-то ищу. Или потому что я такой.

Сегодня желание познать неизмеримые высоты такое же жгучее, как и в тот день, когда я узнал об их существовании. Собственно, моя жизнь в том и состоит: долгий полет назад, к началу, к тому взгляду чайки на крутых утесах Нормандии.

Проект Леонардо

«La Piuma» — «Перышко»

Продолговатая форма напоминает лист, но в действительности — это парус, натянутый на каркас. Один конец слегка закруглен, другой переходит в подобие стебля, так что создается ощущение легкости пера. Под ним на ремнях висит человек, управляющий этим эфемерным крылом с помощью веревочек и полиспастов. Патина пяти веков покрывает пергамент, на который нанесен рисунок. Простота штрихов говорит о стиле, который не перепутаешь: это рука гения — Леонардо да Винчи. В 1510 году он сделал эти несколько штрихов и перекинул тем самым мост в нашу современность. Своему изобретению он дал название «La Piuma» — «Перышко». При подготовке к Эвересту мои исследования полетов по инстинкту неотвратимо пересеклись с путем Леонардо.

Когда в 2001 году в городе Винчи близ Флоренции — родном городе Леонардо — я впервые увидел в Музео Идеале «Леонардо да Винчи» репродукцию «La Piuma», я онемел. Оригинал находился на странице 64 «Мадридского Кодекса I», который в 1966 году был обнаружен вместе с другими рукописями в Национальной библиотеке испанской столицы. Я не сомневался, что там был изображен летательный аппарат, удивительно похожий на одну из первых моделей современного дельтаплана. Когда Рогалло проектировал дельтаплан для возвращения на Землю современных космических кораблей, он начертил гибкое треугольное крыло, которое при отстреливании капсулы должно было раскрыться как дельтаплан. До того космические капсулы тормозились парашютами, но они, однако, не были управляемыми, и ветер мог их унести далеко от за-

планированного места посадки. Поэтому нужен был соответствующим образом снаряженный дельтаплан, который с помощью дистанционного управления можно было посадить в строго определенной точке. Проект так называемого «Крыла Рогалло» из-за технических проблем был заморожен и возобновился через несколько лет, но не в связи с космосом, а уже для спорта. И тогда неудавшийся парашют NASA[1], предшественник будущих шаттлов[2], получил название дельтаплан и взлетел впервые в 1966 году. Пионерами были Билл Беннет из США, Билл Мойес из Австралии и Альфио Каронти из Италии. Они поднялись в воздух на водных лыжах на буксире за катером. Чертеж Леонардо напомнил мне именно эти первые экземпляры летательного аппарата, который в ходе десятилетий развивался дальше. Со временем из нескольких сотен метров полета получились настоящие маршруты дальностью в сотни километров.

Леонардо да Винчи всю свою жизнь мечтал о том, чтобы человек мог летать. Он был первый, кто на основании наблюдений за птицами построил теорию полета. «Кодекс о птичьем полете» - это увлекательное произведение, особенно если учесть время его создания. Его исследование было всеобъемлющим, оно давало общее представление обо всем: от изучения воздуха и ветра и до механики.

Вначале он пошел ложным путем и сконцентрировался на маховых полетах. Но вскоре отошел от этого. Изобретение летательной машины с машущими крыльями, приводимыми в движение через систему рычагов усилием человека, было безнадежным. И это так и до сих пор: простой физический вопрос соот-

[1] National Aeronautics and Space Administration — Национальное агентство по аэронавтике и исследованию космического пространства (США). *Прим.перев.*

[2] Shuttle - космический корабль многоразового использования. *Прим.перев.*

ношения между весом и усилием. Не случайно у птиц полые кости. Человеку с удельным весом тела, близким к удельному весу воды, но сильно отличающимся от удельного веса воздуха, не дано оторваться от земли и преодолеть силу тяжести только за счет силы мышц. Нужно исходить из того, что для поднятия в воздух человека весом в 75—80 кг потребовались бы крылья площадью более сорока квадратных метров. Это площадь примерно по одной жилой комнате в каждой руке пилота. Чтобы взмахивать такими гигантскими крыльями, нужны буквально лошадиные усилия. Орнитоптеры Леонардо не имели будущего. Воздушный винт, например, вращающиеся лопасти которого можно рассматривать как вертолет в эмбриональной стадии развития, не смог бы летать.

Обнаружив этот тупик, он вернулся к наблюдениям за природой, потому что в ней имелось всё, что могло дать ответ на его вопросы. Он был убежден, что ничего не изобретается — всё лишь повторяется. В конце концов, мы не строим ничего нового, самое большее — мы можем улучшить и переработать существующее и представить его в новом виде, и более ничего. Природа — это такой же неистощимый источник вдохновения для ученых, как и для поэтов, и — я хотел бы добавить — для спортсменов тоже. Таким образом Леонардо наблюдал за перелетными птицами, за большими хищниками, за их техникой преодоления силы тяжести и преобразования потенциальной энергии в движение.

Он обнаружил, что птицы используют восходящие теплые потоки воздуха, хотя еще не мог найти точное объяснение этому подъему. Неоспоримым фактом было то, что воздушные массы, закручиваясь, поднимались в виде цилиндра, а птицы летели внутри по спирали, паря и не махая крыльями. Этого было ему достаточно. Такой свободный полет натолкнул его на идею жесткого крыла. Сегодня, в век авиации, когда в небе находится множество самолетов, все это нам кажется самим собой разумеющимся, но тогда в этом на-

правлении еще не было ничего. Ему пришла в голову счастливая мысль. Не обладая современными познаниями аэродинамики, он понял, что существует некая связь между весом летательного аппарата и его площадью. Сегодня это называют несущей нагрузкой.

Наличие на чертеже руля и веревок на основании аналогии с управлением современными дельтапланами привело меня к убеждению, что такой аппарат действительно мог бы летать. Система была рассчитана так, что управление осуществлялось переносом центра тяжести пилота — эту технику Леонардо подсмотрел у птиц. Скоординировав однажды эти движения, из этого кажущегося неравновесным состояния получается управляющий маневр. Перенеся вес вперед или назад, пилот переходит к пикированию или подъему, чтобы повернуть вправо или влево, нужно перенести вес в соответствующую сторону. Короче говоря, Леонардо понял, что для управления аппаратом, имеющим только одно большое крыло, требуется продольное и поперечное управление. Так сегодня и управляют дельтапланами.

В ранних моделях дельтапланов встречалось и сидячее положение пилота, пока стремление к более высоким результатам и лучшей обтекаемости не привело к положению лежа. Поэтому все параметры этого аппарата соответствовали изображенному на рукописных листах и нашедшему путь к нам через века. Я спрашивал себя, почему Леонардо, так сильно опередивший свое время и бывший почти у цели, не смог, в конце концов, полететь в действительности. Что помешало его «Перышку» сделать еще один шаг, который открыл бы человечеству совсем новые горизонты?

Леонардо натолкнулся на технологическую ограниченность своей эпохи. В свободном полете без мотора основополагающим фактором является несущая способность крыла. Так как удельный вес человека более или менее постоянен, большое значение приобретает удельный вес применяемых материалов.

Чтобы подняться в воздух, летательный аппарат должен набрать определенную скорость, чтобы затем преобразовать ее в подъемную силу. Для этого при отсутствии двигателя у пилота есть две возможности: он может спрыгнуть с горы и набрать скорость в свободном падении или бежать вниз по склону. Во втором случае успех возможен только в том случае, если у него на плечах не слишком большой вес.

Имеющиеся тогда в распоряжении материалы были явно непригодны для конструкций летательных аппаратов с жестким крылом. Леонардо, конечно, использовал для каркаса дерево и бамбук, который был более всего похож на птичьи кости, а также пеньковую веревку, чтобы все связать. Но самым тяжелым материалом была ткань: она должна была быть стопроцентно воздухонепроницаемой. Таких легких и сверхпрочных синтетических материалов, как кевлар, эргал или карбон, тогда, естественно, еще не было. Он вынужден был довольствоваться куском полотна, на внутреннюю и внешнюю сторону которого нанес слой воска. Квадратный метр полотна был сам по себе тяжелым, а с воском — тем более. А чтобы мог полететь человек, нужно было 25 квадратных метров.

Если сложить вес этой ткани с весом каркаса, получим общий вес около 120 килограммов. Ясно, что с таким весом на плечах бежать вниз по склону со скоростью тридцать километров в час очень тяжело или, скорее, невозможно. Именно это и было причиной, почему Леонардо не смог дать точку отсчета для эпохи полетов, а положил ей начало через 400 лет немецкий инженер Отто Лилиенталь.

Лилиенталь, также страстный любитель наблюдений за птицами, в 1891 году был первым человеком, который осуществил полет на крыльях, напоминавших проекты Леонардо. Он стартовал с холма, управлял перемещением веса и совершил таким образом более тысячи полетов, пролетев много сотен метров. Отсюда был лишь один шажок до использования мотора. Благодаря братьям Райт 17 декабря 1903 года ро-

дилась авиация. Позже мы добрались даже до Луны, но ни одно из этих достижений не было бы возможным без Леонардо и без того, чему нас научила природа.

А мой интерес распространялся дальше. Леонардо не имел нужных материалов, а как же его идеи? Его проекты нельзя было отбросить просто так. Со временем во мне зрело желание их осуществить, оживить «Перышко», возродить его с пожелтевшего пергамента, чтобы выяснить, не содержит ли в себе действительно тайну полета чертеж, возникший из глубины веков. Еще до Лилиенталя, до братьев Райт, до всех других.

Слово технологиям

Тут мне понадобилась фирма, которая поддержала бы меня при постройке современного дельтаплана с применением имеющихся сегодня материалов и технологических приемов по чертежам и данным Леонардо. Когда я обратился к Джанни Хотцу, он сказал, что я не первый, кто говорит с ним о «La Piuma». Некоторое время назад та же тема прозвучала в беседе с одним заинтересованным историком.

— Если хочешь, можем ему сейчас позвонить, — предложил он.

Речь шла об Алессандро Веццози, основателе и директоре Музео Идеале «Леонардо да Винчи» в городе Винчи. В музее собрано уникальное собрание экспонатов, посвященных Леонардо-человеку, и работ Леонардо- ученого. Веццози - признанный во всем мире ученый и исследователь. Благодаря ему на многих листах были обнаружены отпечатки пальцев Леонардо, который иногда рисовал кончиками пальцев. Благодаря этому стало возможно идентифицировать записи и рисунки, которые до того не связывали с Леонардо: они не были подписаны именем, но зато имели уникальную биометрическую «подпись» в

виде отпечатков пальцев. Это был имеющий исключительное значение вклад в изучение его работ.

В процессе своих исследований разработок Леонардо, касающихся полетов, профессор натолкнулся на «La Piuma» и установил тесный контакт с очень активной группой исследователей под названием «Progetto Insieme». Когда они узнали о моих намерениях, они тут же предложили сотрудничество. Объединение совершенно по-разному мотивированных увлечений стало движущей пружиной этого проекта. Поддерживаемый, с одной стороны, исторической информацией, нужной, чтобы правильно интерпретировать чертеж, а с другой — современнейшими технологиями фирмы, я очертя голову ринулся в новый проект. Это было начало проекта «Леонардо».

Первым делом я помощью компьютерной графической программы обработал оригинальный чертеж. Благодаря нарисованной Леонардо человеческой фигуре можно было определить размеры крыла и составить относительно точный размерный эскиз. Получилось крыло площадью около 25 квадратных метров. После этого архитектор Эрколь Кериани, сам дельтапланерист, начертил чертеж для постройки прототипа. При поддержке Манфреда Румера и Кристиана Чеха, двух друзей с большим опытом проектирования, мы приступили к работе и за несколько дней сделали модель в масштабе 5:1. То есть крыло было в пять раз меньше, чем оригинал. Ни один из участников, включая меня, не хотел потерять время в гонке за мечтой, которая могла закончиться горьким разочарованием. Поэтому нужны были испытания, чтобы прототип доказал свои аэродинамические возможности. Мы просто хотели знать, стоит ли на это тратить усилия.

Для меня важен был не результат освещения в прессе. И речь была не о том, чтобы с высокотехнологичным «Перышком» спрыгнуть с горы, чтобы показать всем, что Леонардо действительно изобрел устройство, способное летать. Нет, я хотел сообщить на гораздо более основательном уровне, что он со-

здал инженерно-технические основы современного свободного полета. Я хотел осуществить его мечту в 2003 году — году столетия авиации, чтобы исправить вину человечества перед ним.

Была почти середина года, когда представилась возможность провести испытания в аэродинамической трубе фирмы Фиат. Это было именно то, что нам и требовалось. Из-за ожидаемого результата исследований, понимая важность проекта, фирма подключилась к нему. Взаимодействие с исследовательским центром было очень полезно и для моих будущих проектов. В сотрудничестве с такими специалистами по аэродинамике, как инженер Невио Ди Гисто, я открыл общие точки соприкосновения, хотя мы пришли с разных направлений. Аналогичное желание расширить границы знаний, но на порядок сильнее, вскоре должно было подпитывать мою попытку перелететь через Эверест.

В аэродинамической трубе мы выяснили, что малый прототип может подняться и парить, то есть может действительно развить аэродинамические силы. Как бумажный самолетик, запущенный ребенком, он не падал вертикально вниз, а летел. Результат испытаний взбодрил нас: проект имел хорошие шансы на успех. Имея в руках результаты работы в аэродинамической трубе, мы могли теперь строить крыло размером с оригинал.

С середины сентября я бок о бок работал с техниками под руководством Франко Гарсиа. Основной проблемой был выбор материала с идеальным соотношением между весом и проницаемостью. Началась борьба с весами за каждый грамм. Ни в чем мы не полагались на случай, так как избыток веса, даже самый минимальный, имел бы в результате увеличение энергозатрат в полете. При изготовлении каркаса мы остановились на эргале, очень легком и прочном сплаве алюминия и цинка, применяемом в самолетостроении. Первые трубы были вырезаны со всей тщательностью, чтобы собрать этот исторический

пазл. Звук циркулярной пилы и искры давали мне ощущение, словно я кузнец из прошлых веков. Но на этот раз не было дерева и бамбука, а вместо пеньковой веревки был стальной тросик.

В качестве полотна для крыла мы выбрали дакрон и кевлар — современные синтетические ткани, применяемые в кораблестроении, в частности — при постройке судов для регаты. Легкий дакрон на несколько граммов тяжелее, но очень прочен и не имеет пор. Детали крыла тщательно сшивали на специальной машине Альбертина и Этторе. Постепенно становились видны стреловидные очертания нового «Перышка», взявшего свою форму из оригинальных чертежей. Эргал, дакрон, кевлар. Эти три слова отделяли Леонардо от триумфа.

Затем Джузеппе Ланге приступил к монтажу каркаса, напоминавшего скелет громадного летающего ящера. Делая те же шаги, что и великий мастер, переживая те же ощущения, сталкиваясь с теми же проблемами борьбы между весом и площадью, мы совершали удивительное путешествие в прошлые века. В заключение мы натянули ткань на раму и получили летательный аппарат размером 8,2 на 5,3 метра. Он весил 27 килограммов, в четыре раза меньше, чем модель эпохи Возрождения. Эта разница и решала спор между «взлететь — не взлететь».

Я провел реальное испытание летательного аппарата, пробежав по лугу, чтобы оценить аэродинамические силы. И заметил, что это придуманное в 16-м веке крыло действительно развивает те же аэродинамические усилия, что и мои, построенные по новейшим технологиям, дельтапланы. День, перед тем такой серый, стал проясняться. Это был следующий успех, который, однако, требовал математического подтверждения, так сказать, нового опробования, которое могло проводиться только в сочетании с научными исследованиями. Чтобы получить точное значение возникающих усилий, нужно было вернуться к аэродинамической трубе, чтобы попытать-

ся подняться в воздух с «Перышком». Только так я смог бы найти ответ на исходный вопрос: это всего лишь фантазии Леонардо или он действительно смог бы лететь пятьсот лет назад, будь у него сегодняшние материалы.

Путешествие во времени

Передо мной в конце темного туннеля, начал вращаться мощный пропеллер, создавая ветер. Я висел в подвеске под каркасом из эргала, на который была натянута белая ткань аппарата. Я выглядел как человек с эскиза Леонардо.

Все вокруг было готово к испытаниям. Многочисленные камеры должны были с разных углов зафиксировать поведение крыла. За стеклянными окнами команда установки под руководством инженера Фазолио следила за экранами, на которые выводились числовые значения аэродинамических сил. Испытания в тот день, 23 сентября, проходили в атмосфере командного духа большого коллектива. Каждый из присутствующих находился в напряженном ожидании. Подтвердится ли интуиция Леонардо? Каждый был вовлечен в этот вызов. И в первую очередь — я, хотя и сам не мог бы держать пари на результат. Между тем прошло уже два года, два года нервирующей неуверенности: а не впустую ли нами всеми были потрачены многие часы и энергия? Не было ли это странное соединение прошлого и современности, истории и утопии, которыми мы все были увлечены, результатом коллективного заблуждения? Все расчеты говорили о способности «Перышка» летать, но я не должен был забывать о возможности математических ошибок в результате которых и на самом деле аппарат не оторвется от земли ни на сантиметр.

Крыло стояло на динамометрической платформе, которая, как весы, должна была измерить усилия, развиваемые отягощенным моим весом крылом, в зави-

симости от силы потока. Эти усилия снимались специальными датчиками и анализировались с помощью компьютера. Через несколько часов мы должны были узнать, чего стоят многомесячные опыты Леонардо.

Я дал сигнал к старту. Мощные лопасти пропеллеров, каждый по девять метров диаметром, начали медленно вращаться, и я ощутил легкое дуновение ветерка на лице. Я попытался сдержать волнение. Тысячи раз я, готовый к старту, стоял с дельтапланом на плечах на склоне холма, ощущал дующий в лицо ветер, и от взлета в мою вторую стихию меня отделял один миг. И никогда не боялся, что не смогу оторваться от земли.

На этот раз все было иначе. Я стоял не на горе, нес не привычный вес своего дельтаплана, в лицо дул не свежий ветер. Я был, так сказать, на съемочной площадке, где режиссер Марко Визальберги снимал документальный фильм для передачи «СуперКварк». В большом зале, в котором обычно стоят автомобили, теперь под крылом, которое мы возродили из тьмы веков, висел я, овеваемый ветром, дующим из ниоткуда. Это была совершенно новая для меня ситуация.

Я подал программисту, управляющему потоком воздуха, знак увеличить интенсивность. Ветер усилился неожиданно и застал меня врасплох, потому что я не получил подтверждения, к которому привыкли мои органы чувств за годы полетов и которое мне требовалось, чтобы знать, чтобы понять, когда крыло поднять, а когда опустить. Похожесть на реальность была поразительной, но, несмотря на это, я ощущал какое-то противоречие между достоверностью эффектов и полностью виртуальным окружением.

Я сразу заметил: что-то идет не так. Крыло было нестабильным и не могло меня держать. Я подал знак прервать испытание. Чтобы исследовать обтекание воздуха вокруг крыла и сделать его видимым, мы обратились к простой, но работающей системе — за движением молекул воздуха позволили проследить наклеенные на концах крыла нити.

И по завихрениям нитей мы смогли определить причину проблемы. Инженер Ди Гисто опять включил пропеллер и с помощью нити на шесте обозначил зоны завихрения, возникающие вокруг крыла. Мне стало ясно, что для устранения проблемы нужно изменить угол атаки — угол набегания потока, то есть наклон крыла по отношению к ветру. Я уменьшил наклон, и нити тут же установились по идеальной линии воздушного потока, который дул со скоростью 35 километров в час. Для проверки я стал поднимать крыло больше и больше, и нити стали танцевать опять, пока в определенной точке крыло не потеряло несущую способность. В реальном полете оно сорвалось бы.

Чтобы изменять угол атаки стабильно, мы сместили точку привязки подвески, изменив тем самым центр тяжести. Так мы опять оказались рядом с Леонардо, который предусмотрел и такую деталь. Теперь мы были готовы ко второму испытанию.

При скорости ветра пятнадцать километров в час крыло начало дрожать. Его вес под напором воздуха уменьшился, и я почувствовал, как оно приобретает необходимую для полета несущую способность. Но оно еще не поднималось, вес моего тела все еще приходился на землю. Сигнал программисту — и скорость воздуха выросла до тридцати километров в час. Я поднялся на несколько сантиметров и опустился опять. Килограмм за килограммом, мой вес переносился на крыло, которое при 35 километрах в час четко оторвалось и подняло меня. Я смотрел на крыло надо мной, на ушедший на несколько метров вниз пол и видел свои ноги, висящие в воздухе.

«Перышко» летело и я вместе с ним!

Снизу раздались аплодисменты. Техники и инженеры, несмотря на задание следить за контрольными мониторами, дали волю своим чувствам. За это время мечта Леонардо стала и нашей мечтой. Может, это было волшебством, но «Перышко» действительно летело. Я едва мог поверить, что человек, который жил во времена карет, без знания закономерностей аэро-

динамики заложил основы авиации. Его интуиция проявилась гениально, она изменила бы ход мирового развития, если бы он имел под рукой что-нибудь кроме дерева и пеньки.

Я попытался сделать маневр вправо и влево, поднялся и перешел в пике. К своему большому удивлению обнаружил, что «Перышко» летит и управляется как современное крыло. Конечно, не с таким качеством, как современные аппараты, но это было уже не так важно. Я летал пару часов, чтобы проверить различные настройки крыла, и приземлился усталый, но довольный. Не каждый день происходит, что ты первый, кто летал на летательном аппарате, сконструированном Леонардо да Винчи.

Улыбаясь, подошел инженер Ди Гисто и поздравил меня.

— Ну, Анжело, успех по всем направлениям! — сказал он, пожимая мне руку.

— Если потусторонний мир существует, Леонардо перевернется в гробу, — ответил я. — Но от радости.

Да, мы сделали это, мы поставили последнюю точку в конце давнего вопроса, который запоздал уже давно, а именно, как раз в тот момент, когда праздновалось великое событие — первый полет братьев Райт, положивший начало коренным изменениям в нашей жизни. Была ли лучшая возможность внести и мой небольшой вклад? Да, авиация празднует свое столетие, но только потому, что лишь сто лет назад появились пригодные для полетов материалы. Если бы их имел гениальный Леонардо да Винчи, который с помощью наблюдений за природой и их интерпретации уже тогда открыл все, то сегодня авиации было бы уже пятьсот лет.

Я хотел напомнить миру о нем. Напомнить подарком, который представлял собой отличный сплав природы, истории, культуры и техники. Отдать дань гению, осуществить его мечту, которая ускользнула у него из рук по его вине: вина состояла в том, что он родился слишком рано, будучи духом на 500 лет старше...

Команды

«Вслед за орлами»

Дарио Амадео, *координатор*
Габриэле д'Арриго, *технический ассистент, логистик*
Уго Эспозито, *личный ассистент*
Мишель Феррер, *фотограф*
Лаура Манкузо, *пресс-атташе*
Ричард Мередит-Харди, *пилот буксировщика*
Валерия Мусумеци, *ответственная за логистику*
Оскар Перротти, врач
Массимо Пуглиси, *персональный ассистент*
Джанфранко Стракуцци, *кинооператор*
Сотрудники Национального туристского союза Туниса

«Сибирская миграция»

Александр Ермаков, *директор «Сибирского центра журавлей» (Салехард)*
Сергей Генкин, *ответственные по связям с общественностью*
Дмитрий Лобачев, *персональный ассистент*
Юрий Маркин, биолог (МГУ)
Клэр Миранда, *отетственный представитель ICF (Вашингтон)*
Наташа Пустовит, *биолог (МГУ)*
Анастасия Шилина, *биолог (МГУ)*
Александр Сорокин, *биолог (МГУ)*
Сотрудники Заповедника на Оке

«Над Эверестом»

Ливио Бурбон, *фотограф (Spin 360)*
Андреа Брамбилла, *Фотограф (Spin 360)*
Ахилле Цезарано, *персональный ассистент и орнитолог*
Стефано Кирилли, *звукотехник (SD Cinematograflca)*
Маурицио Фелли, *1-й кинооператор (SD Cinematograflca)*
Бартоломью
Ричард Мередит-Харди, *пилот буксировщика*
Марчелло Муро, *2-й кинооператор (SD Cinematografica)*
Энрико Паронуцци Тикко, *фотограф (Spin 360)*
Оскар Перротти, *врач*
Массимо Пуглиси, *персональный ассистент*
Фабио Тончелли, режиссер (SD Cinematograflca)
Шерпы из Тамсерку (Катманду)

Спортивные результаты

Мировые достижения

Первый перелет через Эверест в свободном полете *(2004)*
Первый перелет Сибири в свободном полете, 5300 км *(2004)*
Первый перелет через Средиземное море в свободном одиночном полете, 170 км *(2001)*
Первый перелет через Сахару в свободном одиночном полете, 615 км *(2001)*
Первый перелет через Средиземное море, одиночный полет на мотодельтаплане, Катания — Каир, 1830 км *(1991)*
Первый перелет через Сахару, одиночный полет на мотодельтаплане, Каир - Касабланка, 12000 км *(1991)*

Мировые рекорды

Мировой рекорд набора высоты в буксировочном полете над Терминилло, 7814 м *(2004)*
Мировой рекорд набора высоты в свободном полете над районом Юра, 7010 м *(2002)*
Мировой рекорд набора высоты в свободном полете над Этной, 6480 м *(2000)*
Мировой рекорд набора высоты на мотодельтаплане, 9100 м *(1995)*
Мировой рекорд набора высоты на дельтаплане для приводнения, 6500 м *(1994)*
Мировой рекорд в беспосадочном маршрутном полете на мотодельтаплане, 1830 км *(1991)*

Международные соревнования по полетам на сверхлегких моторных аппаратах

1 место, Предчемпионат Мира по гидросамолетам *(Гваделупа, 1992)*
2 место, Международные соревнования Бассано FAI *(Бассано, 1992)*
2 место, Чемпионат Европы FAI *(Дунакеши, 1991)*
1 место, Чемпионат Франции FAI *(Париж, 1991)*
1 место, Кубок Мира *(1990)*
2 место, Чемпионат Мира FAI *(Будапешт, 1990)*
1 место, Международные соревнования Бассано FAI *(Бассано, 1990)*
1 место, Ралли по Советскому Союзу *(Киев, 1990)*
1 место, Чемпионат Франции FAI *(Париж, 1990)*
1 место, Ралли Фараонов *(Каир, 1990)*
1 место, Ралли Марокко *(Марракеш, 1990)*

Награды

Explorer National Award *(США, 2005)*
Приз «Arte in Volo» *(Бриндизи, 2004)*
Международный приз «Centauro d'Argentino» *(Бельпассо, 2004)*
Приз «Ara di Glove» *(Педара, 2004)*
Международный приз за охрану окружающей среды «Luigiano d'Oro» *(ТермеЛуиджиане, 2003)*
Приз Фаусто Копи «Bici d'Oro» *(Нови Лигуре, 2003)*
Приз Фабер «Testimoni dello Spazio» *(Рим, 2002)*
Международный приз «Fair Play Mecenate» *(Ареццо, 2002)*
Приз «Сент-Экзюпери» *(Франция, 1992)*

Благодарности

Я благодарю всю мою команду, которая поддерживала меня с самого начала проекта «Метаморфозис», и в особенности — Энрико Паронуцци Тикко, который ушел от нас, пока шла работа над книгой. Мы никогда его не забудем.

Большое сердечное спасибо все, кто верил в меня, писал мне, подбадривал и следил за ходом моих проектов.

Список иллюстраций

Altitrainer: лист 15 (цветная вкладка) внизу;
Bourbon/Spin360: лист 16 внизу, 19, 21 вверху и внизу, 24 вверху и внизу, 25 вверху и внизу, 26 вверху и внизу, 27 вверху и внизу, 28 вверху и внизу, 29 вверху, 31;
Compex: 15 вверху;
d'Arrigo: лист 5 внизу слева, 7 вверху и внизу, 8,9,13 вверху и внизу, 14, 20 вверху и внизу, 23 вверху;
di Paranuzzi-Tisco/Spin360: лист 32;
Ferrer: лист 1, 2 посередине вверху, 4 внизу, 6;
Genkin: лист 10 внизу, 11 внизу, 12 вверху, 13 внизу;
Hotz: 23 внизу;
Lund: лист 16 посередине;
Meredith: лист 2 вверху, посередине внизу и внизу, 5 внизу справа;
Musumeci: лист 16 вверху;
Puglisi: лист 3 вверху и внизу, 4 вверху, 5 вверху;
Pustovit: лист 10 вверху, 11 вверху, 12 внизу;
Spin360: лист 29 внизу, 30 вверху и внизу

Анжело д'Арриго

Вслед за орлами

Как я учился жить в воздухе

Подписано в печать 10.12.2008. Формат 84x108/32.
Гарнитура NewtonC. Печать офсетная.
Усл.п.л. 22. Тираж 2000. Заказ 1500-08.