

Студ

Ранулф Файнс

изд. „Вакон“

Предговор

Голяма част от живота ми е свързана със студа. След като напуснах армията, започнах да си търся цивилна работа, за да осигурявам прехраната на семейството си. Надявах се, че студентите места, уменията за оцеляване в студа и чупенето на „студентите“ световни рекорди ще свършат работа.

Прекарах ранното си детство в слънчева Южна Африка. Семейството ми се върна в Англия, когато бях на 11 години, а първият път, когато помня да ми е било студено, беше в колежа „Итън“, докато се катерех по големия купол на училищната сграда в една влажна и ветровита ноемврийска нощ. Занимание, което, ако бъдеше разкрито, би довело до изключването ми. След трудно изкачване с другаря ми по катерене оставихме старото му черно палто да се вее от гръмоотвода, но когато стъпихме обратно на земята малко преди изгрев слънце, той призна един шокиращ пропуск.

– Няма да повярваш, Ран, но мисля, че забравих да махна етикета с името си. Ще разберат, че съм бил аз.

– Искаш да кажеш, че... – ахнах аз.

– Да. – Той поклати глава, отказвайки да повярва на собствената си глупост, и след като погледна часовника си, каза: – Можем да се качим отново, да махнем етикета и да се върнем преди гонга за закуска.

– Ние? – Не вярвах на ушите си. – Нали не смяташ, че ще се върна горе, за да взема палтото ти, и ще рискувам да бъда изхвърлен от училище? Сигурно се шегуваш.

В крайна сметка и двамата успяхме да се качим навреме и да вземем палтото му. Пропълзях през заден прозорец на спалните помещения малко след пукването на зората, ръцете ми бяха вкочанени и кървящи и треперех от студ. Час по-късно на опашката за закуска зъбите ми все още тракаха.

След като завърших, по време на отпуск от армията, изкопах първата си дупка в снега и прекарах нощта в нея като част от двоен облог с приятели. Бяха се обзаложили, че няма да

се кача със ските по основната и пълна с хора писта на Авимор, само по слипове и ски обувки, след което да прекарам нощта с приятелката си в изринатата в снега дупка на същата ски писта. Това също се оказа студено преживяване, макар че в момента е само един неясен спомен на фона на хиляди други по-студени нощи.

В началото на 60-те години се присъединих към полка на покойния си баща – Роял Скотс Грейс. По време на Студената война бяхме разпределени на немската фронтова линия и започнах да прекарвам годишните си отпуски в Норвегия, обикновено с приятел и кану. При четвъртото ни посещение вече познавахме реките и фиордите на Централна Норвегия доста добре. Частта от Норвегия, която ни интересуваше най-много, беше Юстедалсбреен, където се намира най-голямото фирново поле в Европа. От този огромен източник на лед и сняг се спускат много долинни ледници, вечно подвижни, стенещи и скърцащи в измъчен отговор на напора на гравитацията. От езерата в основата на тези ледници се оттичат буйни потоци, които се спускат бързо през долините, за да стигнат до по-спокойните нива на фиордите, а оттам – до морето.

През 1965 г. с един приятел запланувахме да се придвижим с кану от западните планини до Осло, започвайки пътуването си точно под Юстедалсбреен (ледника Юстедал). Това речно пътешествие се оказа едно диво приключение сред великолепната природа, но бяхме изминали по-малко от една трета от планирания маршрут, когато кануто ни се разби на парчета в един стръмен водопад и го изгубихме.

Въпреки този неуспех Норвегия продължаваше да ме привлича. Докато стоях в основата на ледника Юстедал преди пътуването с кануто, бях погледнал към огромните ледени скали, извисяващи се нагоре, и се бях зачудил как ли изглежда платото, довело до образуването на такъв ледник. Бяха ми казвали, че има маршрути, водещи нагоре към платото, стига да си в добра форма и да знаеш къде да ги търсиш, и че съществуват пътеки, които тръгват откъм морските фиорди, минават над ледените полета и излизат във вътрешността на източния Йотунхаймен. Някога по тези „наносни“ пътеки били превеждани стада добитък и известните фиордови понита на Йотунхаймен, тъй като те формирали жизненоважна търговска връзка между брега и вътрешността на Норвегия. Научих, че последната група животни била преведена през леда през 1857 г., но след това меко очертаните ръбове на ледниците, водещи към платото, започнали да се разтапят и да отстъпват, така че склоновете им станали прекалено стръмни и опасни за животните.

През 1967 г. се включих в шестчленна група, с която решихме да изследваме този район, като последваме една от старите пътеки директно през платото, а после се спуснем с кану по една от реките, които текат на изток от ледника Юстедал. Пътуването беше пълен провал, което се дължеше както на лошата екипировка, така и на слабите ски умения на двама души от групата. Въпреки всичко това бе първата ми истинска среща с леда и бях решен да вкуся и други ледени пътешествия.

Така и направих, много пъти, а през 2013 г. бях част от шестчленен екип, който се готвеше да осъществи най-студеното пътешествие на Земята: зимно пресичане на Антарктида. Бях

прекарал последните пет години в организиране на това начинание. Но тогава лявата ми ръка, която вече можеше да се похвали с пет скъсени пръста поради ампутация преди десетина години, пострада още по-сериозно от измръзване. Температурата по време на нараняването беше -30°C с постоянен вятър, който вдигаше снега около ските ми. Дълги години бях пътувал без никакви проблеми при много по-студени условия, така че това измръзване дойде като шок, необясним по онова време.

При това положение пътуването вече беше немислимо, тъй като добре знаех, че пръсти, които не могат да се справят при -30°C , биха се оказали сериозна пречка по време на шестмесечно пътуване при температури до -80°C . Принуден да се върна преждевременно от Антарктида, реших вместо това да споделя очарованието си от прекрасния студен свят, а тази книга е резултатът.

Глава 3

Започнах да планирам две отделни пробни пътувания. Първото, през лятото на 1976 г., щеше да бъде в Гренландия, тъй като теренът ѝ е подобен на този на Антарктида. След това, тъй като нямаше подходящо място, на което да симулираме Северния ледовит океан между база „Алърт“ и Северния полюс, през 1977 г. щяхме да направим суха тренировка по същия този маршрут.

В началото на лятото на 1976 г. Джини изготви изключително подробен доклад за планираната логистика на двете ни тренировъчни пътешествия, които предадохме на Министерството на отбраната, и през юли Кралските военновъздушни сили ни откараха до Гренландия заедно с 13 600 кг спонсорско оборудване, включително и две верижни снежни машини, които наричахме „мармоти“. Всяка от тях теглеше по две шейни по наш собствен дизайн, изработени от стажанти в „Бритиш стийл“. Мармотите имаха малки високи кабинни, в които едва можеха да се сместят двама души, и изглеждаха като нарисваните превозни средства от кутиите на зърнените закуски „Шугар пъфс“, които се казват мармоти – това беше и причината да ги кръстим така.

През Студената война подготовката на САЩ за ядрена война превърнала Гренландия от политическо тресавище във важна територия, тъй като северният ѝ бряг осигурявал най-бързия въздушен маршрут между воюващите суперсили. В началото на 50-те години, в разцвета на стратегическите бомбардировки и докато спомените от Хирошима били още пресни, един радарен щит на приятелски терен, но максимално близо до врага, бил ценна

придобивка. Затова през 1952 г. в Туле, най-северозападната част на Гренландия, била построена огромна американска въздушна база. По онова време това била най-северната навигационна граница за бомбардировачите. С последвалата поява на балистичната ракетна технология била създадена и Системата за ранно известяване за балистични ракети, която можела да засича междуконтинентални балистични ракети, изстреляни към Северна Америка над Северния ледовит океан.

Кацнахме в базата, чийто персонал се състоеше от американци и датчани. Ескимосите, които първоначално живеели тук, били преместени от датското правителство в новооснован град на около 100 км, наречен Каанаак, където имало добри условия за лов и риболов. Щом пристигнахме, строгите правила за безопасност ни бяха подробно разяснени. Тази база, заедно с още две в Аляска и Англия, гарантираше, че всяка ракета или дори снежна гъска, летяща от Съветския съюз към САЩ по права линия, незабавно щеше да бъде забелязана и унищожена. Поне на теория.

От помещенията в крайбрежната база, в които бяхме настанени, можехме да видим ръба на гренландската ледена шапка. След няколко дни подготовка в празен хангар един товарен пикап ни откара заедно с оборудването ни до изоставен обект на американската армия, лагера Тутто, в основата на леден склон с достъп до ледник. Планът беше да се научим да пътуваме по глетчеров лед с мармотите и шейните си, да засичаме и избягваме пукнатини и да оцеляваме при ниски температури. Всяка снежна машина, теглеща двете си шейни, щеше да превозва само по един човек (шофьора) в тясната кабина, а аз щях да се движа напред със ски, за да навигирам и да откривам препятствията. Джини и Мери обслужваха радиото ни и се заеха с купищата оборудване, с което трябваше да знаят как да работят в мрака и студа на предстоящите месеци и години.

През последните две години Джини внимателно беше наблюдавала тримата членове, които бяхме избрали за екипа си.

Бяхме решили, че само двама от тях ще влязат в основната пътуваща група на експедицията на основание, че екип от трима е по-подходящ от екип от двама или четирима. Всичките ни съветници се съгласиха с това. При дълги и трудни експедиции из враждебни места е твърде рисковано да тръгнат само двама души. Четирима души биха могли да се разделят на клики от по двама. Ако пък са трима, двамата могат да се съюзят срещу лидера. Нямахме лесен отговор.

Харесвах и тримата мъже, но трябваше да ги видя в действие, преди накрая да реша кого ще трябва да освободим. Тъй като в палатката ни имаше място само за трима, тренировките в Гренландия щяха да бъдат разделени на два периода от по една седмица, като Оли, единственият ни „механик“, щеше да участва и в двата. Джеф щеше да шофира втория мармот при първото пътуване, 130-километрова обиколка на полуостров Хейс, като щяхме да пресечем и двете известни пукнатинни полета. После, след връщането ни в лагера Тутто, Чарли щеше да замести Джеф във второто, по-амбициозно пътуване, което щеше да ни отведе на изток към вътрешността на ледената шапка – щяхме да изминем 240

км край напуканите склонове, вървящи успоредно на назъбената брегова линия на залива Мелвил.

Ако и двете пътувания минеха добре, до края на септември щяхме да се върнем в Туто с добри познания за проблемите, с които бе вероятно да се сблъскаме на Антарктида.

При първото пътуване аз се движех напред със ски и следвах поредица от курсове с компаса, докато Оли и Джеф се учеха да карат верижните мармоти по все по-стръмни наклони. За първи път опънахме подобната на пирамида палатка и лагерувахме в дълбок сняг и при температури под 5°C. Два дни по-късно силен вятър от вътрешността на платото ни принуди да вдигнем лагер по-рано, за да имаме време да нахвърляме блокове сняг в основите и така да закрепим палатката, а през следващите три дни и три нощи преживяхме в нея първата си снежна буря.

По някаква случайност бяхме улучили добра година за обучение. През 1976 г. в Гренландия падна повече сняг, отколкото дотогава бе измерван. Експертите по климата от Университета на Източна Англия обявиха, че гренландската ледена шапка е станала прекалено тежка, което може да е предизвикало колебания в земната орбита, водещи до промяна в деликатните метеорологични модели.

Един от първите уроци за живота в палатка беше да избягваме контакта с вътрешната подплата на самата палатка и по този начин да си спестим мокрите дрехи. Научихме се да измитаме снега под подовата настилка. Ако котлонът беше включен и палатката топла, влагата се стичаше надолу по подплатата, гуменият под се намокряше, а с него и части от спалните ни чували. Освен това влагата във въздуха се просмукваше в пуха на спалните ни чували, така че си отбелязахме да си вземем водонепромокаем модел. След няколко дни забелязахме, че потта ни също мокреше вътрешността на спалните чували, така че щяхме да имаме нужда и от вътрешна водонепромокаема подплата. Най-топлата и най-суха позиция в палатката беше в центъра, но тъй като и двамата спящи от външните страни постоянно се отдалечаваха от стените и се местеха към вътрешността, когато това беше възможно, там човек не можеше да се уедини. Постепенно усвоихме и уринирането в палатката, без да се причинява хаос. При по-сериозни позиви на природата излизахме навън, независимо от бушуващата буря. Това беше породено от прекалена деликатност, а не от здрав разум.

Знаехме, че край Туле Уоли Хърбърт е попадал наскоро със скорост 330 км/ч. Не е зле, като се има предвид, че световният рекорд е едва 360 км/ч. По време на затишие на бурята – първата ни среща с гренландския крайбрежен вятър, облякохме горните си дрехи и след като се преборихме със замръзналите възли, стягащи входа на палатката, се измъкнахме през висока пряспа, наполовина закриваща цялата палатка. Изправяйки се трудно, открихме, че ни е невъзможно да гледаме срещу вятъра и че видимостта във всички посоки е на практика нулева.

Жиците на радиоантената, които бях опънал между две щеки за ски при пристигането ни тук, се бяха изгубили под преспите. Щеше да се наложи да ги изровим много внимателно, за да не прережем кабела. PVC покривалата на товара на шейните бяха издухани, тъй като гумените им връзки се бяха нацепили от студа. Мармотите бяха покрити със сняг почти до вратите на кабините, а лопатите ни, някъде от задната им страна, не се виждаха никъде. Мислено отбелязах много неща, които е трябвало да свършим в лагера, и други, които не е трябвало. Поне щяхме да знаем за следващия път.

– Стойте близо до палатката! – извиках аз. Но никой не ме чу. Аз самият едва долових гласа си. След пет минути всички бяхме обратно в палатката, внасяйки със себе си много сняг, който трябваше да изметем бързо, преди да се стопи. Още една бележка: щяха да ни трябват три метли, не само една.

Имахме късмет, че никой от нас не беше прекалено дребнав по отношение на точното пространство от палатката, което му се полагаше, може би заради годините, които бяхме прекарвали заедно в хаотичен и претъпкан офис, споделяйки един телефон и общи бюра. Американският изследовател Уил Стегър пише за съжителството със свой колега в полярна палатка: „Тъй като той е перфекционист, веднага забелязва, ако опитам да завзема няколко сантиметра повече, отколкото съм си позволявал през предишните нощи. Знае точно къде връзките на комплекта за сушене се събират над главата му и ако се преместя с повече от 3 см, когато вдигнем лагера, той веднага разбира и си взема пространството обратно, като избутва нещата ми неособено тактично... В името на мира не се оплаквам“.

На четвъртия ден ветровете утигнаха и слънцето се показа. След като открихме лопатите, започна голямото копаене. Шейните, макар и с височина 120 см, бяха добре заровени. При -10°C скоро започнахме да се потим и животът беше хубав. Но не за дълго, тъй като Оли не можа да запали машината си. Час по-късно, по време на който открихме, че всички наръчници за ремонт на машината бяха на немски, Оли установи, че проблемът не е в стартера и че сигурно някой (имайки предвид себе си) по невнимание е натиснал малко скрито копче, което освобождава акумулатора от електрическата верига. Десет часа и половина след излизането от палатката всичко беше опаковано (включително и доста тежък товар от излишен сняг), шейните и мармотите бяха изкопани и двата двигателя бръмчаха.

Вече върху ските, дадох сигнал за тръгване. И двамата шофьори натиснаха педалите на газта. Двигателите изръмжаха. Но нищо не се случи. Веригите бяха замръзнали в заледения сняг. След като копахме в продължение на още два часа, единият мармот се освободи и го използвахме, за да изтеглим другия. Поради наскоро наветия сняг придвижването беше бавно: 1.5 км/ч в най-добрия случай. След колко време щеше да започне да духа отново? Решихме да пътуваме денонощно, докато времето го позволяваше. Придържах се на около 50 м пред машините, за да избегна грешки при работата с компаса. Магнитната деклинация беше 76° на запад. След пет часа стигнахме до първите признаци на напуквания по склоновете на голям ледник.

Това беше Харалд Молтке, първата ни главна цел.

Падна мъгла. Не беше добре за първото ни пресичане на напукано поле, така че лагерувахме над ледниковата долина, по която ледът се придвижваше от вътрешността към морето. Обичайната тишина на ледените шапки, нарушавана само от вятъра, сега бе заменена от бумтящи звукови вълни, идващи от Молтке, тъй като морето не беше далеч и звукът от огромни айсберги, отцепващи се от ледената покривка, се удряше в гра- нитните скали и ехото му кънтеше с гръмовна сила.

Навън в мъглата се чу песента на самотна птица. Зачудих се как ли е оцеляла в такава неплодна земя. Може би се придържа към крайбрежните незаледени ивици земя, за да си намира храна? А как се ориентира? Като следва бреговата линия или стръмните скали? Може би като слуша откъсващите се в мрака ледници? Бях чувал, че птиците използват слънцето и дори звездите за ориентация. За навигацията ни на Антарктида аз също щях да разчитам основно на слънцето.

В продължение на 30 години бях разчитал на ръчния си компас. Основните умения за работа с този малък инструмент ми бяха помогнали много в армията, когато трябваше да се ори- ентирам из Европа, в джунглата на Борнео, след като се присъединих към специалните военновъздушни сили, а по-късно и като навигатор на редица експедиции. Понякога основната променлива, отклонението на магнитната стрелка, стигаше до 190°. Спомних си първите си военни уроци в Училището за разузнаване в Хермитидж. „Трябва да разберете вариацията – натърти сержантът – не просто да приемете, че тя съществува.“