

Артур Конан Дойл

**ПАРАЗИТЪТ
И ДРУГИ ПРИЗРАЧНИ ИСТОРИИ**

София, 2022

ARTHUR CONAN DOYLE

The Horror of the Heights; The Captain of the "Pole-Star"; The Terror of Blue John Gap; The Leather Funnel; The Striped Chest; The Story of the Brown Hand; A Pastoral Horror; John Barrington Cowles; The Story of the Brazilian Cat; The Silver Hatchet; The Winning Shot; De Profundis; The Case of Lady Sannoх; Playing With Fire; The Parasite

© Издателство „Изток-Запад“, 2022

Всички права на български език запазени. Нито една част от тази книга не може да бъде възпроизвеждана или предавана под каквато и да е форма и по какъвто и да било начин без изричното съгласие на издателство „Изток-Запад“.

© Иван Атанасов, подбор и съставителство, 2022

© Явор Цанев, превод, 2022

© Деница Трифонова, оформление на корицата, 2022

ISBN 978-619-01-1095-8

АРТЪР КОНАН ДОЙЛ

ПАРАЗИТЪТ
И ДРУГИ ПРИЗРАЧНИ
ИСТОРИИ

Подбор и съставителство
Иван Атанасов

Превод от английски
Явор Цанев



СЪДЪРЖАНИЕ

УЖАСЪТ ОТ ВИСИНИТЕ	7
КАПИТАНЪТ НА „ПОЛЯРНА ЗВЕЗДА“	24
УЖАСЪТ В „ДУПКАТА БЛУ ДЖОН“	50
КОЖЕНАТА ФУНИЯ	67
ИВИЧЕСТИЯТ САНДЪК	80
ИСТОРИЯТА С КАФЯВАТА РЪКА	94
ПАСТОРАЛЕН УЖАС	110
ДЖОН БАРИНГТЪН КАУЛС	129
ИСТОРИЯТА С БРАЗИЛСКАТА КОТКА	154
СРЕБЪРНАТА БРАДВИЧКА	175
ПЕЧЕЛИВШИЯТ ИЗСТРЕЛ	191
DE PROFUNDIS.....	226
СЛУЧАЯТ С ЛЕЙДИ САНОКС	237
ИГРА С ОГЪНЯ	248
ПАРАЗИТЪТ.....	263

УЖАСЪТ ОТ ВИСИНИТЕ

Предположението, че необикновеният текст, наричан „Фрагментът на Джойс-Армстронг“, е добре скроена шега, сътворена от човек с извратено и зловещо чувство за хумор, вече е отхвърлено от запознатите със случая. Дори най-злонамереният конспиратор с богато въображение би се замислил, преди да свърже болните си фантазии с неоспоримите трагични факти, които подкрепят въпросното изложение. Въпреки че съдържащите се в него твърдения са невероятни и дори чудовищни, те все пак звучат достоверно и ние трябва да се приспособим към новата реалност. Изглежда, че над нашия свят е надвиснала необичайна и неочаквана опасност, срещу която имаме твърде незначителна и несигурна защита. В този разказ, предаващ съдържанието на оригиналния документ в неговата донякъде фрагментарна форма, ще представя на читателя всички известни до момента факти, като бързам да отбележа за онези, които се съмняват в думите на Джойс-Армстронг, че лейтенант Миртъл и г-н Хей Конър безспорно са загинали по описания тук начин.

Фрагментът на Джойс-Армстронг е открит в полето, наречено Лоуър Хейкок, което се намира на около миля западно от село Уидиам, на границата между графствата Кент и Съсекс. На 15 септември миналата година селскостопански работник на име Джеймс Флин, нает от Матю Дод, собственик на фермата „Чонтри“ в Уидиам, видял една лула до пътеката край живия плет на Лоуър Хейкок. Няколко крачки по-нататък попаднал на чифт счупени бинокулярни очила. Накрая, сред копривата в канавката, забелязал разтворено книжле с платнена подложка, което се оказало бележник, а част от листовете му били откъснати и разпилени из храстите на живия плет. Той ги събрал, но за съжаление не намерил част от тях, в това число заглавният, така че съдържанието им останало непълно. Работникът занесъл бележника на господаря си,

който от своя страна го показал на д-р Дж. Х. Атертън от Хартфийлд. Въпросният джентълмен веднага преценил, че находката има нужда от експертна проверка, и ръкописът бил изпратен на лондонския авиационен клуб, където се намира и до момента.

Първите четири страници от ръкописа липсват. Има две липсващи и в края му, макар че като цяло това не нарушава последователността на историята. Предполага се, че в липсващото начало се описват способностите и квалификацията на г-н Джойс-Армстронг като аеронавт, а те могат да бъдат открити в други източници, като в някои от тях го признават за ненадминат сред въздушните пилоти в Англия. В продължение на години е считан за един от най-смелите и интелигентни летци, а това му позволило да изобрети и тества няколко нови разработки, сред които и широко разпространеното жироскопично устройство, носещо неговото име. Основната част на ръкописа е написана грижливо с мастило, но последните няколко реда са добавени с молив и са толкова разкривени, че са направо нечетливи – изглеждат така, сякаш са надраскани набързо в движещ се самолет. Освен това, както на последната страница, така и на външната корица, има няколко петна, за които експертите от Министерството на вътрешните работи са установили, че са от кръв, най-вероятно човешка. Фактът, че в кръвта са открити микроорганизми, близки до причинителите на маларията – а знаем за треската, от която е страдал Джойс-Армстронг, – е забележителен пример за новите оръжия, които съвременната наука предоставя на детективите.

А сега няколко думи за автора на този епохален текст. Според малцината приятели, които са го познавали отблизо, Джойс-Армстронг бил не само механик и изобретател, но също така поет и мечтател. Притежавал значително богатство, голяма част от което изразходвал за своето хоби – аеронавтиката. В хангарите си край Девайзес имал четири частни самолета и се твърди, че през миналата година е осъществил най-малко сто и седемдесет полета. Бил затворен човек и щом изпаднал в мрачно настроение, се усамотявал. Според капитан Дейнджърфийлд, който го познавал по-добре от всеки друг, имало моменти, когато ексцентричността му заплашвала да прерасне в нещо по-сериозно.

Ярък пример бил навикът му да носи със себе си пушка по време на полетите.

Друг такъв пример било болезненото въздействие върху съзнанието му, причинено от вестта за падането на лейтенант Миртъл. Лейтенантът се опитвал да постави рекорд по височина и паднал от около девет хиляди метра. Било неописуемо – макар тялото и крайниците да били на мястото си, главата липсвала. Според Дейнджърфийлд, оттогава на всяко събиране на летци Джойс-Армстронг обикалял и питал със загадъчна усмивка: „Извинете, а къде изчезна главата на Миртъл?“

Друг път, след вечеря в столовата на пилотската школа в солсбърийското плато, той предизвикал дебат за най-честата опасност, пред която ще се изправят летците занапред. След като изслушал редица мнения за въздушни ями, конструктивни грешки и свръхнатоварване, той само свил рамене и отказал да изложи собствените си възгледи, въпреки че всички останали с впечатлението, че те се различават от посочените.

Накрая трябва да отбележа, че след безследното му изчезване стана ясно, че личните му дела са били прецизно уредени, сякаш е имал силно предчувствие за катастрофата. След тези съществени пояснения ще предам текста в оригинал, както започва от петата страница на изцапания с кръв тефтер:

Въпреки това, като вечерях в Реймс с Козели и Густав Реймънд, установих, че никой от тях няма представа за особената опасност в по-високите слоеве на атмосферата. Не им казах какво ми се върти в главата, но намекнах достатъчно, за да реагират, ако знаеха нещо по въпроса. Те обаче са две празноглави, суетни момчета, които се интересуват само как глупавите им имена да попаднат във вестниците. Интересно е да се отбележи, че нито един от тях не е летял на височина над шест хиляди метра. Разбира се, хората са се издигали по-високо както с балони, така и при изкачването на планини. Но самолетът навлиза в опасната зона много над тази височина – стига, разбира се, предчувствията ми да са верни.

Въздухоплаването съществува повече от двадесет години и е логично човек да се запита: защо тази

опасност се разкрива едва в наши дни? Отговорът е ясен. В началото двигателите бяха по-слаби и стоте конски сили на „гномовете“ или „грийновете“ се смятаха за достатъчни, а височината на полетите беше ограничена.

Сега, когато почти всеки самолет е с мощност от триста конски сили, полетите в горните слоеве на атмосферата са все по-чести. Някои от нас помнят как в младостта си Гарос спечели световна слава, като се издигна на пет хиляди метра височина, а полет над Алпите се считаше за забележително постижение. Сега стандартът драстично се е завишил и височинните полети са двадесет пъти повече отпреди. Много от тях протичат безпроблемно. Височина от девет хиляди метра се достига редовно без никакви притеснения, ако не броим студа и затрудненото дишане. Какво доказва това? Един извънземен може да кацне на нашата планета хиляди пъти и никога да не попадне на тигър. И въпреки това тигрите съществуват. Ако кацне в джунглата обаче, може да бъде разкъсан. В горните пластове на атмосферата съществуват джунгли и в тях живеят по-страшни същества от тигрите. Убеден съм, че с времето тези джунгли ще бъдат точно нанесени на картите. Дори в момента мога да посоча два такива района. Единият се намира над територията на По-Биариц във Франция, а другият е точно над главата ми, докато пиша това в дома си в Уилтшир. Имам подозрения и за трети такъв район над Хамбург-Висбаден.

За първи път се замислих по темата след изчезването на летиците. Разбира се, всички казваха, че сигурно са паднали в морето, но това изобщо не ми беше достатъчно. Започна с Верие във Франция – разбитият самолет беше открит в околностите на Байон, но така и не намериха тялото на пилота. Подобен беше случаят с Бакстър, който също изчезна, макар че двигателят и някои отделни части от машината му бяха намерени в една гора в Лестършир. По този повод д-р Мидълтън от Еймсбъри, който наблюдавал полета с телескоп, заяви, че точно преди облаците да скрият самолета, машината, която вече се намирала на огромна височина, изведнъж се издигнала право нагоре с поредица от тласъци по начин, който за него бил немислим. Никой не видял повече Бакстър. Отразиха случая във вестниците, но нямаше друго

развитие. Последваха още няколко подобни случая, а след това и смъртта на Хей Конър, която даде повод за какви ли не бръщолевения по повод неразгаданата мистерия, какви ли не предположения в колонките на ежедневниците, но нищо съществено, което да стигне до същината на случая! Хей Конър се приземил, като планирал със самолета си от незнайни висини. Така и не слязъл от машината – умрял на пилотската си седалка. От какво ли? „От сърдечно заболяване“, обявили лекарите. Пълни глупости! Сърцето на Хей Конър беше съвсем здраво – като моето. И какво мислите, че каза Венабълс, единственият човек, който стигнал до него, преди да умре? Според него пилотът треперел, сякаш е смъртно уплашен. „Умря от страх“ – каза Венабълс, но нямаше представа какво може да го е уплашило толкова. Пилотът промълвил само една дума, преди да умре, и тя звучала като „чудовищно“. Това изобищо не помогна на разследването. Но аз се досетих за какво става въпрос. Чудовища! Това е била последната дума на горкия Хари Хей Конър. И той наистина е умрял от страх, точно както предполагаше Венабълс.

И тогава стана онова с главата на Миртъл. Наистина ли вярвате – въобще някой вярва ли, – че главата на човек може да се забие в тялото му от силата на падането? Е, може и да е възможно, но аз никога не бих повярвал, че това се е случило с Миртъл. А мазнината по дрехите му? „Целият беше покрит с мазнина“ – съобщиха разследващите. Странно как никой друг не се замисли за това, а аз направо не можех да си го избия от главата. Извърших три височинни полета след това – как само ме подиграваше Дейнджърфийлд за пушката!, – но така и не достигнах нужната височина. С тази нова, лека машина тип „Пол Веронер“ и нейния мощен двигател, утре като нищо ще мина десетте хиляди метра. Ще опитам да подобря рекорда. А ако имам късмет – и нещо повече. Разбира се, това е опасно. Но ако човек иска да избегне опасността, най-добре изобищо да не се занимава с летене, а да си стои вкъщи по домашни чехли и мек халат. Аз обаче смятам утре да посетя въздушната джунгла – и ако има нещо там, горе, ще го разбера. Ако се върна, ще се стана известен. А ако не се върна, този бележник ще обясни какво съм се опитал да направя и как съм загинал при опита си.

Така че, ако обичате, не говорете после разни глупости за злополуки или други подобни нелепици.

За целта избрах моя моноплан „Пол Веронер“. Когато трябва да се свърши истинска работа, няма нищо по-добро от моноплана. Влагата не му пречи, а като съдя по времето, през по-голямата част от полета ще летим сред облаци. Моделът е малък и хубав, удобен и послушен като дресиран жребец. Двигателят е десетцилиндров роторен „Робур“ с мощност сто седемдесет и пет коня. Снабден е с всички съвременни подобрения – затворен корпус, високо извити плъзгачи за кацане, спирачки, жироскоп и три скорости, които се управляват чрез промяна на ъгъла на задкрилките на принципа на венецианските щори. Взех със себе си пушката и десетина патрона с едрокалибрени сачми. Да бяхте видели как ме изгледа Пъркинс, старият ми механик, когато му наредих да ги натовари! Бях навлечен като полярен изследовател – с два пуловера под комбинезона, дебели чорапи в подплатените ботуши, ушанка и авиаторски очила. Пред хангарите беше задушно, но аз възнамерявах да се издигна по-високо от Хималаите и трябваше да се облека подходящо. Пъркинс разбра, че съм си наумил нещо, и помоли да го взема със себе си. Може би щях да го направя, ако използвах биплана, но монопланът е за един човек – особено ако си решил да му извадиш душата. Разбира се, взех и кислороден апарат – ако се опиташи да постигнеш височинен рекорд без такъв уред, или ще замръзнеш, или ще се задушиши – а вероятно и двете.

Преди да се кача, огледах добре крилата, руля и подемния лост. Доколкото можах да се уверя, всичко беше наред. После запалих двигателя и установих, че работи прекрасно. Когато потеглих, машината почти веднага се издигна, още на най-ниската скорост. Направих две кръгчета, колкото да я загрея, а после махнах на Пъркинс и останалите, изравних крилата и ускорих максимално. Монопланът се носеше като лястовичка по вятъра в продължение на десетина мили, докато не насочих носа му леко нагоре и той не започна да се изкачва в широка спирала към облачната покривка над мен. Внимавах да се издигам бавно, за да се приспособявам постепенно към налягането.

Беше задушен и топъл като за септември ден, а затишието веещаеше буря. От време на време от югозапад връхлитаха внезапно

ни пориви на вятър – един от тях беше толкова бурен и неочакван, че ме свари неподготвен и отклони за миг самолета. Спомних си за времената, когато поривите, вихрушките и въздушните ями бяха много по-опасни – преди да изобретим и вложим тази невероятна сила в съвременните двигатели.

Дъждът заваля точно когато стигнах до ниските облаци. И как се изля само! Барабанеше по крилата и блъскаше фронтално, а очилата ми се замъглиха и след минута почти не виждах. Минах на ниска скорост, тъй като беше мъчително да пътувам срещу бурята. Когато се издигнах по-високо, дъждът се превърна в градушка и се наложи да обвърна опашката на самолета към нея. За момент един от цилиндрите отказа – предполагам, че свещта се зацапа, но продължих да се издигам стабилно, а след малко проблемът, какъвто и да беше, изчезна и чух дълбокото гърлено мъркане в един глас на десетте цилиндъра. Ето преимуществото на съвременните шумозаглушители. Можем да следим работата на двигателите по слух. Как пищят, скърцат и хълцат, когато са в беда! Едно време всички тези викове за помощ бяха напразно, защото всеки подобен звук беше поглъщан от чудовищното трещене на машината. Де да можеха първите авиатори да надникнат и да видят съвършенството на механизма, за развитието на който са заплатили с цената на живота си!

Към девет и трийсет наближих облациите. Долу под мен, замъглена и засенчена от дъжда, се простираше огромната равнина Солсбъри. Половин дузина летателни апарати вършеха обичайната си работа на височина от триста метра и на зеления фон изглеждаха като малки черни лятковички. Пилотите им вероятно се чудеха какво правя в страната на облациите. Изведнъж под мен се разстла сива завеса и мокрите вълма на изпаренията се завъртяха пред лицето ми. Стана ужасно студено и неприятно. Но пък бях минал над градушката и това беше малка победа. Облакът беше тъмен и гъст като лондонска мъгла. В стремежа си да се измъкна от него, насочих носа на моноплана нагоре, докато автоматичната сигнализация не иззвъня и се наложи да намалая ъгъла на изкачване. От мокрите и капези крила машината беше станала по-тежка, отколкото очаквах, но след малко се озовах в по-лек облак и преодолях пър-

вия слой. Високо над главата ми се виждаше втори пласт – пухкав и с цвят на опал, над него – бял, плътен „таван“, а под мен остана тъмният безкраен „под“. Монопланът се издигаше между тези пластове по огромна спирала. Самотата в такива облачни пространства е убийствена. Само веднъж край мен премина голямо ято малки водни птици, поели на запад. Забързаното пърхане на крилето и мелодичното им кръкане бяха радост за ухото. Предположих, че са водни патици, но не съм сигурен, слаб зоолог съм. Помислих си, че щом ние, хората, сме се превърнали в птици, трябва да се научим да разпознаваме събратята си.

Вятърът завихряше и дуплеше обширната облачна равнина, която се стелеше под мен. По едно време в нея се образува огромен вихър – като водовъртеж от пара – и през него, като през фуния, съзрях далечния свят. Дълбоко под мен прелиташе голям бял биплан. Предполагам, че беше ранният пощенски самолет между Бристол и Лондон. После облаците се затвориха и страховитата самота отново ме обгърна.

Малко след десет часа се озовах в подножието на горния пласт облаци. То се състоеше от фина прозрачна пара, която се носеше бързо от запад. През цялото време вятърът непрекъснато се усилваше и вече беше станал остър – уредите ми отчитаха 45 км/ч. Беше много студено, въпреки че висотомерът показваше само три хиляди. Двигателите работеха прекрасно и се издигаха все по-нагоре. Тук облаци бяха по-гъсти, отколкото очаквах, а после се разрешиха в златиста мъгла. Миг по-късно се изстрелях от нея и над главата ми се ширна безоблачно небе и блестящо слънце. Над мен имаше само синева и злато, под мен – блестящо сребро, а напред, докдето стигаше погледът, се простираше огромна, блестяща равнина. Беше десет и петнадесет, а стрелката на уреда показваше четири хиляди. Летях нагоре и нагоре, съсредоточен върху дълбокото мъркане на мотора, а очите ми прескачаха между часовника, оборотомера, нивото на бензина и работата на маслената помпа. Нищо чудно, че наричат авиаторите храбреци – при толкова много неща, за които се налага да мислиш, не остава време да се тревожиш за себе си. На пет хиляди метра забелязах как компасът започва да играе и разбрах, че не

мога да разчитам на него. Верните ориентири оставаха слънцето и вятърът.

Надявах се на тази височина да се озова в спокойно пространство, но колкото повече се издигах, толкова по-силна ставаше бурята. Монопланът степенеше и се тресееше във всичките си части и сглобки, когато го насочвах право към нея, а на всеки завой вятърът го отнасяше с невероятна сила встрани, все едно е най-обикновен лист хартия. Налагаше се да се го обръщам и отново да се насочвам към бурята, защото исках не само да поставя рекорд по височина. Според всичките ми изчисления над малкия Уилтшиър имаше въздушна джунгла и целият ми труд можеше да отиде напразно, ако се отклоня от избраната посока.

По обяд достигнах шест хиляди метра и вятърът стана толкова силен, че започнах да се безпокоя за опорите на крилата и постоянно поглеждах към тях, в очакване да видя как се разхлабват или откъсват. Дори приготвих парашута, за да съм готов за най-лошото. В такъв момент свършената през пръсти работа от страна на механика може да струва живота на пилота. Но монопланът се държеше. Всички въжета и подпори бучаха и вибрираха като струни на арфа, но беше възхитително да наблюдаваш как въпреки ударите и тласъците той се справя с капризите на природата и се носи напред като господар на небето. Сигурно в човека наистина има нещо божествено, щом успява да се издигне високо над ограниченията, които самото Сътворение му е наложило – при това да се издигне с такава себеотрицателна и героична отдаденост, каквато показва при завладяването на въздушното пространство. Ще ми говорят за упадък човечеството! Та кога в летописите на човешкия род е имало подобна история?

Такива мисли се въртяха в главата ми, докато се изкачвах по чудовищния въздушен склон, а вятърът ту ме блъскаше в лицето, ту свиреше зад ушите ми. Облачната земя под мен се отдалечаваше, а диплите и извивките на среброто ѝ постепенно се заглаждаха и заприличваха на плоска, блестяща равнина. Изведнъж обаче преживях нещо ужасно и неவிждано досега. Знаех какво е да попаднеш в „турбийон“, както го наричат нашите съседи французите, но никога не бях попадал в толкова силно завихряне. Огромната, помитаща река от вятър,

за която говоря, се носеше с чудовищни като самата нея течения и образуваше гигантски водовъртежи, само че от въздух. Съвсем неочаквано бях въввлечен в центъра на един от тях. Около минута-две се въртях с такава скорост, че едва не загубих съзнание, а след това внезапно пропаднах във вакуумната му фуния с лявото крило напред. Понесох се надолу като камък и изгубих почти триста метра височина. От шока и невъзможността да си поема дъх за миг увиснах зашеметен и единствено коланът ме задържа на седалката. Винаги съм издържал на върхови натоварвания и това е най-силното ми качество като въздухоплавател. Осъзнах, че падането се забавя. Вихърът приличаше повече на конус, отколкото на фуния, и бях стигнал до върха му. Извих самолета и дори се хвърлих на една страна, за да помогне тежестта ми да насоча носа на машината към периферията. После изведнъж се изстрелях от вихъра и се плъзнах по небето. Още разтърсен, но окуражен от победата, обърнах носа нагоре и отново поех по възходяща спирала. Направих широк обход, за да избегна вихъра, и не след дълго бях на безопасна височина над него. Малко след един часа стигнах до седем хиляди метра над морското равнище. За радост, бях се извисил над бурята и колкото повече се издигах, толкова по-спокоен ставаше въздухът наоколо. От друга страна, беше много студено и усещах специфичното гадене, което се появява при разреждане на въздуха. За пръв път отвинтих отвора на кислородния апарат и започнах от време на време да вдъшвам от безценния газ. Усещах как се разнася из вените ми и изпитвах възторг, граничещ с опиянение. Крециях и пеех, докато се издигах все по-нагоре в студената, безмълвна атмосфера.

Съвсем наясно съм, че безчувствеността, обзела Глейшър и в по-малка степен Коксуел*, когато през 1862 г. се издигнаха с балон на почти 10 000 метра височина, се дължи на прекомерната скорост на перпендикулярното издигане. При изкачване с лек наклон се свиква постепенно с пониженото налягане и се избягват подобни ужасяващи симптоми. На въпросната голяма височина

* На 5 септември 1862 г. англичаните Джеймс Глейшър и Хенри Коксуел се издигат на споменатата височина и подобряват тогавашния рекорд, но губят контрол над балона и едва не загиват. (Всички бележки под линия, без изрично упоменатите, са на преводача.)

установих, че дори и без кислородния апарат мога да дишам нормално. Въпреки това беше ужасно студено и термометърът показваше 0°F*. В един и половина бях на почти седем мили над земната повърхност и продължавах да се издигам. Открих обаче, че разрежданият въздух дава значително по-слаба опора на крилата и се налага да намаля значително ъгъла на издигане. Стана ми ясно, че дори с лекия моноплан и мощния му двигател съм близо до предела на възможностите му. За капак на всичко, една от свеците отново направи проблем и единият цилиндър на двигател взе да се губи. Сърцето ми се сви от мисълта за възможен провал.

И точно тогава стана нещо странно. Незнаен обект профуча покрай мен, остави димна пътека зад себе си и после се взриви сред облак пара със силен, свистящ звук. За миг се обърках и не разбрах какво става. После се сетих, че Земята постоянно е подложена на бомбардировки от метеоритни камъни и едва ли щеше да е обитаема, ако те не се превръщаха почти винаги в пара сред външните слоеве на атмосферата. Това е още една нова опасност за височинните пилоти, при това още два профучаха край мен, докато приближавах дванадесет хиляди метра. Не се съмнявам, че в по-горните слоеве на земната обвивка рискът става още по-голям.

Стрелката на висотомера показваше дванадесет хиляди и петстотин, когато разбрах, че не мога да продължа по-нататък. Физически натоварването все още не беше чак толкова голямо и се понасяше, но машината беше достигнала предела си. Разрежданият въздух не даваше здрава опора на крилата и затова дори най-малкият наклон прерастваше в странично приплъзване. Вероятно, ако двигателят беше във върховата си форма, щях да измина още петстотин метра, но скоро отказа още един цилиндър. Ако все още не бях в зоната, която търсех, значи така и нямаше да я достигна по време на този полет. Но дали вече не бях стигнал до целта си? Оставих самолета да кръжи като чудовищен ястреб и огледах внимателно обстановката през закалените стъкла на пилотските си очила. Небето беше съвсем чисто. Нямаше никакви признаци за опасностите, които очаквах да се появят.

* ОКОЛО -18°C.

Казах, че се носех в кръг. Изведнъж ми хрумна, че ще е добре да направя по-широк завой и да проуча по-широко пространство. Ако на земята ловецът влезе в джунглата, той ще обикаля из нея, за да попадне на дивеч, нали така? Според изчисленията ми, въздушната джунгла, която си представях, се намираще някъде над Уилтшиър. Това би трябвало да е на югозапад от местоположението ми. Ориентирах се по слънцето, тъй като компасът не вършеше работа, а оттук не се виждаше и следа от земя – под мен беше само далечната сребриста облачна равнина. Въпреки това се ориентирах и насочих носа на моноплана право към целта. Прецених, че запасът от бензин няма да стигне за повече от час, но можех да си позволя да го използвам до последната капка, защото с този великолепен самолет имах възможността да се спусна, планирайки.

Изведнъж осъзнах още нещо. Въздухът пред мен беше изгубил кристалната си чистота. Беше пълен с дълги, нахъсани струйки, наподобяващи фин цигарен дим. Висяха на валма и спирали, като бавно се въртяха и усукваха на слънчевата светлина. Докато монопланът се стрелкаше през тях, усетих слаб вкус на мазнина по устните си и забелязах, че по дървената конструкция на машината се натрупва мазен налеп. Изглежда, в атмосферата се носеше някаква много фина органична материя. Но тук няма живот. Каквото и да представлява, това нещо беше разпръснато и се носеше на много квадратни акри из въздуха, преди да се размие в пространството. Не, това не беше живот. Но дали не беше останки от живот? А дали не представляваше храна за някаква форма на живот – чудовищна форма, – както скромният планктон в океана е храна за могъщия кит? Тази мисъл ми хрумна, когато вдигнах очи и видях най-прекрасното видение, появявало се пред хората. Дано успея да го опиша по същия начин, по който го видях миналия четвъртък.

Представете си огромна медуза с форма на камбана, каквато сигурно сте виждали из нашите морета, но с размери, надхвърлящи мащабите на купола на църквата „Свети Павел“*. Беше светлорозова, изпъстрена с деликатно зелено, но цялата огромна

* Една от най-големите катедрали в Лондон.

тъкан беше толкова прозрачна, че изглеждаше като приказно очертание на фона на тъмносиньото небе. Пулсираше с лек равномерен ритъм. От нея се подаваха две дълги, увиснали зелени пипала, които бавно се поклащаха. Това великолепно видение премина полека и безшумно над главата ми, безтегловно и крехко като сапунен мехур, и продължи по своя величествен път.

Бях променил курса на моноплана, за да проследя с поглед красивото създание, и изведнъж се озовах сред цяло ято подобни същества – с различни размери, без нито едно от тях да е колкото първото. Някои бяха съвсем малки, но повечето бяха като средно голям летателен балон и имаха същата куполовидна форма в горната си част. Фината им текстура и цвят напомняха за най-доброто венецианско стъкло. Преобладаваха бледите нюанси на розовото и зеленото, но когато слънцето проблясваше през изящните им форми, се преливаха по завладяващ начин. Няколкостотин от тях се понесоха край мен като прекрасна приказна ескадра от странни, непознати небесни кораби – същества, чиито форми и плът бяха така приспособени към висините, че човек не би могъл да си представи, че нещо толкова фино може да съществува на земята.

Скоро вниманието ми беше привлечено от нов феномен – змиите от висините. Това бяха дълги, тънки, фантастични спирали от подобна на пара материя, които се въртяха и усукваха, полетели в кръг с такава скорост, че едва успявах да ги проследя. Някои от тези призрачни същества бяха дълги по двайсет-трийсет метра, но беше трудно да се определи обиколката им, защото очертанията им бяха толкова мъгляви, че се губеха във въздуха около тях. Въпросните въздушни змии бяха с много светлосив цвят на дим и отделни по-тъмни ивици вътре в тях, които създаваха впечатление за структурен организъм. Една от спиралите профуча съвсем до лицето ми и усетих хладен, лепкав допир, но беше толкова ефирен, че не можех да ги определя като нещо опасно, както впрочем и красивите куполообразни същества, които видях преди тях. Бяха не по-плътни от пяната на разбиваща се в скалите морска вълна.

Предстоеше ми още по-страховито преживяване. От висините към мен се носеше пурпурно петно

от пара, което бързо нарастваше с приближаването си към мен и накрая се оказа, че е голямо десетки квадратни метри. Макар да беше съставено от някаква прозрачна, подобна на желе субстанция, то имаше много по-ясни очертания и беше по-плътнo от всичко, което бях срещал досега. Имаше и по-изявена структура – различни две огромни, сенчести кръгли плочи от двете му страни, които може би бяха очи, и солидна бяла издатина между тях, извита и жестока като клон на лешояд.

Цялото излъчване на това чудовище беше страховито и заплашително. Непрекъснато променяше цвета си от много светло до тъмно, гневно лилаво и бе толкова гъсто, че хвърляше сянка, докато се носеше между моноплана и слънцето. Върху горната част на огромното му тяло имаше три големи издатини, които бих нарекъл мехури, и докато ги гледах, бях убеден, че са пълни с някакъв изключително лек газ, който служи за издигане на деформираната и полутвърда маса в разредения въздух. Съществуването се движеше бързо, като с лекота поддържаше темпото на моноплана, и в продължение на тридесет километра ме съпровожда в ужасяващ ескорт. Носеше се над мен като граблива птица, готова да ми се навърли. Придвижваше се, като изхвърляше напред дълга, лепкава струя, която сякаш придърпваше след себе си останалата част от тресящото се тяло и всичко ставаше толкова бързо, че едва успявах за проследя процеса. Приличаше на желатин и беше толкова еластично, че не оставаше в една и съща форма повече от минута-две, а всяка следваща деформация ми изглеждаше все по-застрашителна и отблъскваща.

Знаех, че представлява опасност. Излъчваше я с всяка пурпурна пулсация на отвратителното си тяло. Мътните, опулени очи неотклонно ме следяха с хладна, безмилостна и лепкава омраза. Насочих носа на моноплана надолу, за да му се изплъзна. От желеобразната маса светкавично се изстреля дълго пипало, което с лекота се уви като камшик около предната част на машината. Чу се силно съскане от мястото, където пипалото допря горещия двигател, и то се отдръпна във въздуха, а огромното плоско тяло се сви като при внезапна болка. Пикирах, но второ пипало успя да се проточи към моноплана. Витлото го сръза за миг, и то с ле-

котата, с която би разсякло струйка дим. Зад мен се появи друго дълго, лепкаво змиевидно пипало, което ме обхвана през кръста и се опита да ме измъкне от кабината. Пръстите ми потънаха в гладката, лепкава повърхност и тя лесно се разкъса, но миг по-късно кракът ми бе хванат в прегръдката на подобна змия, която ме дръпна рязко и почти ме повали по гръб.

При падането грабнах пушката си и изпразних двете цевии в необичайния си враг, макар да бях наясно, че все едно стрелям по слон със сачми, пък и нямах никакви илюзии, че човешко оръжие може спре тази огромна маса. Изстрелите обаче свършиха повече от очакваното, защото куришумите пръснаха един от големите мехури на гърба на съществото. Очевидно предположението ми, че тези огромни прозрачни мехури са пълни с газ, беше правилно, защото подобното на облак тяло веднага се наклони на една страна и се заизвива в отчаяни опити да запази равновесие, а белият клон се разтвори и зацрака яростно. Само че аз вече се бях устремил надолу в рисковано стръмно спускане, двигателят работеше на пълни обороти, а силата на гравитацията ме носеше със скоростта на метеорит. Погледнах назад и далеч зад себе си видях мътното лилаво петно бързо да се смалява и да се слива с фона на синьото небе. Бях се измъкнал от смъртоносната джунгла на висините.

След като се отдалечих от опасността, намалих оборотите на двигателя, защото нищо не разбива по-бързо машината от спускането на пълна мощност от високо. Направих великолепно спираловидно планиране от близо дванадесет километра – първо до нивото на сребристия облак, после до буреносния под него и накрая, под шибация ме проливен дъжд, се понесох към земната повърхност. Видях под себе си Бристолския канал*, но тъй като имах още малко гориво в резервоара, продължих над сушата и накрая се приземих в полето, близо до село Ашкъм. Там получих три тенекии бензин от случайно преминаваща кола, а в шест и десет вечерта се приземих на родната си поляна в Девайзес и завърших едно пътешествие, каквото никой смъртен не е доживял да раз-

* Залив в югозападната част на Великобритания, който разделя южните части на Уелс от Англия.

каже. Видях и красотата, и ужаса на висините – а по-голяма красота или по-голям ужас човек не би могъл да срещне.

А сега планирам да отида още веднъж там, преди да оглася пред света какво съм преживял. Иска ми се да взема нещо, което мога да представя като доказателство за твърденията си. Вярвам, че скоро и други летци ще подкрепят думите ми, но все пак бих искал да съм убедителен от самото начало. Едва ли ще е толкова трудно да уловя някоя от прекрасните разноцветни въздушни медузи. Те се носят бавно по своя път и бързият моноплан лесно би могъл да ги настигне. Само дано не се разпаднат в потежките слоеве на атмосферата и да се окаже, че съм донесъл на земята само малка купчинка аморфно желе. И все пак ще трябва да покажа нещо, за да потвърдя историята си. Да, дори да е рисковано, ще отида. Изглежда, че онези лилави страхотии не са многобройни. Може да не ги срещна този път. Ако попадна на нещо подобно, веднага ще се спусна надолу. Нали все пак разполагам с пушката, а вече имам и някакъв опит...

Тук, за съжаление, липсва един лист от ръкописа. На следващия е написано с едър, разкривен почерк:

Тринадесет хиляди метра. Никога повече няма да видя земята. Те са под мен и са три. Бог да ми е на помощ! Каква ужасна смърт!

Това са записките на Джойс-Армстронг. Оттогава нищо не се знае за него. Части от разбития му моноплан са намерени в имението на г-н Бъд Лъшингтън, което се намира на границата на Кент и Съсекс, на няколко километра от мястото, където е открит бележникът му. Ако приемем твърденията на клетия летец, че въздушната джунгла, както я нарича той, съществува само над югозападна Англия, тогава, изглежда, той е избягал от нея с пълната мощност на своя моноплан, но е бил настигнат и разкъсан от тези ужасни създания високо над мястото, където са намерени мрачните реликви. За да запази разума си, човек предпочита да не си представя картината на спускащия се от небето

моноплан, преследван от неznайни чудовища, които го настигат, отрязват пътя му към земята и го докопват. Знам, че мнозина все още приемат с присмех фактите, които излагам тук, но дори и те трябва да се съгласят, че Джойс-Армстронг действително изчезна, и бих им препоръчал да се замислят върху думите му: „Този бележник ще обясни какво съм се опитал да направя и как съм загинал при опита си. Така че, ако обичате, не говорете после разни глупости за злополуки или други подобни нелепици.“