

## Глава 71: Вход в лес

В ту ночь, Чжоу Цзянь отправился бразильскую Ассоциацию охотников джунглей. Цель его прихода сюда - арендовать вертолёт. Неважно, насколько силён охотник джунглей, всё равно трудно владеть штурмовым вертолётom. Как правило, те, кто мог позволить себе это, уже давно бы уволились. Ведь эта карьера включала в себя ставки на собственную жизнь, но были несколько головорезов, которые родились со вкусом к риску. Для них охота в джунглях была не способом заработать на жизнь, а наслаждением.

В начале прошлого века, наука и техника штурмовых вертолётom находились под контролем нескольких военных держав. Как правило, военно-десантные вертолётom различных стран, включая Китай, просто усовершенствовали базовые вертолётom, такие как Z-9 и Z-8. Был очень большой разрыв по сравнению с зарубежными вертолётom, такими как Апач, Аллигатор, Кобра и другие штурмовые вертолётom.

После этой катастрофы уровень вооружения человечества был очень сильно повышен. Даже для войны в джунглях использовались штурмовые вертолётom, так что Ассоциация охотников джунглей использовала их.

Штурмовой вертолёт, который использовала Ассоциация охотников тоже был модифицированной версией. Это, наверное, был Китайский Z-9, но его дальность перелёта была увеличена многократно. Его максимальная дальность полета составляла около 1500 миль. Это звучало очень хорошо, но надо было не только слетать туда-обратно в лес, но ещё и искать эту тварь. Поэтому этот вертолёт, мог быть использован только для того, чтобы пробиться на 700 миль в глубь лесов Амазонки.

Чжоу Цзянь прибыл в Ассоциацию охотников джунглей и зарегистрировался. Он заплатил 15 000 долларов США на депозит и арендовал штурмовой вертолёт. Если ему нужно, чтобы его забрали в 700 км, то расходы на поездку будут более \$13,000.

-----

Небольшой самолёт, перевозивший всего 35 человек на борту, грохотал над горизонтом. Выглядел самолётик не ахти, но стоимость его превышала цену за Боинг 767 20-го века. Особые характеристики металлического сплава турбинных лопаток было достаточно, чтобы противостоять стае птиц, летящих на одном махе. Если бы это был обычный самолет, и столкнулся бы со стаей птиц, турбины будут повреждены и это может стать причиной аварийной посадки, а может даже и падения.

Кроме того, система защиты самолёта от дождя тоже была очень хорошей. В тропических лесах Амазонки в среднем около семи дождливых дней в неделю. Часто, дождь переходил в ливень и были большие грозы. Общий пассажирский самолёт будет вынужден сесть в сильный дождь. Это не из-за страха быть поражённым молнией. На самом деле, это не имеет значения, если в самолёт ударит молния. Это объясняется тем, что проводимость оболочки самолёта очень хорошая. Сильный удар, естественно, просто обойдёт и не причинит никакого вреда. В большинстве случаев это просто приводило к повреждениям беспроводных аппаратов.

Пассажиры, которые находятся внутри, естественно, не чувствуют ничего. Это то же самое, как когда птица стоит на проводах высоковольтных передач.

Расстояние между двумя птичьими лапками очень короткое, разность потенциалов очень мала. Поэтому, даже если мощный ток проходит через провод высокого напряжения, птица останется в сохранности.

Но когда самолет летит в дождь, капли воды довольно сильно мешают пилоту, а реактивный двигатель будет выгорать из-за попадания внутрь слишком большого количества воды. Кроме того, воздушные потоки и густые облака могут вызвать турбулентность. Так что посадка самолёта будет обоснованной, если дождь слишком сильный.

Но Ассоциация охотников джунглей переоборудовала самолёт с помощью усовершенствованного военного реактивного двигателя. В передней части двигателя была быстро вращающаяся турбина, которая отбрасывала большинство капель и кристалликов льда. Другие небольшие фрагменты также будут разбросаны в стороны и двигатель будет работать без всяких проблем. Таким образом, летать в дождь больше не приносило никакого вреда.

Кроме этого, на борту самолета, также был крупнокалиберный пулемёт ГТ5 Вулкан, который мог делать 6000 выстрелов в минуту, а также управляемые ракеты серии "Кобра".

Этот самолёт был переделан из обычного самолёта БФОГ. Он специально использовался для доставки охотников джунглей, и техника двигателя самолёта и систем оружия были непосредственно приобретены там.

Самолёт быстро летел к центру Амазонки. Чжоу Цзянь посмотрел на GPS на запястье и нажал на звонок над его сиденьем.

- Сойти с трапа самолёта? - единственная стюардесса на борту самолета бросила удивлённый взгляд на Чжоу Цзяня. Молодому человеку перед ней было всего 20 лет, и его даже не назовёшь крепким. А он выбрал самый опасный участок леса Амазонки. Попасть сюда было практически равным самоубийству.

- Да, - Чжоу Цзянь кивнул.

- Вы уверены, что хотите выйти здесь? Ниже находится знаменитый треугольник смерти.

- Да, - Чжоу Цзянь слегка ответил. Он не обращал никакого внимания на других охотников джунглей, которые сидели вместе с ним, которые цокали или с жалостью смотрели на него. Несколько охотников джунглей разговаривали по-португальски. Хотя Чжоу Цзянь не мог понять их, но он мог приблизительно угадать, что они обсуждали о том, есть ли у него психическое заболевание или он просто идиот.

- Сэр. Хотя вы можете свободно выбрать, где сойти с самолета, но я должна сказать вам. За всё время службы в БФОГ корпорации, я видела только двоих пассажиров, которые вышли здесь. Насколько я знаю, они оба умерли. По данным статистики Ассоциации охотников джунглей, уровень смертности среди тех, кто здесь выпрыгнул, более чем 85%. Остальные 15%, к счастью, выжили, потому что они настаивали на продолжении, а вместо этого вызвали спасательный вертолёт. Но максимальный диапазон спасательного вертолёт - всего 700 миль, но отсюда до города Норрис фактически более 1100 миль, то есть, вы должны идти 400 миль к....

- Спасибо за ваши советы. Я уже проверил информацию, прежде чем сесть в самолёт, - в сердце эта стюардесса была очень хорошая. Но Чжоу Цзянь прервал её с дружелюбной улыбкой. Ведь скорость этого самолета была очень быстрой, и к тому времени, когда стюардесса закончила бы говорить, он бы пропустил место высадки.

- Всё в порядке, - стюардесса больше не пыталась убедить Чжоу Цзяня, и сообщила пилоту открыть дверь кабины.

Чжоу Цзянь взял свой парашют и покинул своё место. Неважно, что охотники бросали на него взгляды, он подошёл к двери большими шагами.

Сильный ветер свистел и трепал его волосы. Большой участок зеленого моря был под ногами в амазонских лесах.

Символ девственного леса теперь было не только «убивающий ад», но и «небесное наслаждение». Бесчисленное количество охотников джунглей ушли на Амазонку с расчётом стать богатым в одночасье, но большинство людей могли только похоронить здесь свои кости.

Чжоу Цзянь стиснул зубы и прыгнул.

Небольшой пассажирский самолет летал не очень высоко. Вскоре после того, как Чжоу Цзянь выпрыгнул, он услышал свист в ушах и его парашют успешно открылся.

На самом деле, прыжки с парашютом не так трудны. Некоторые люди думали, что в пассажирских самолётах нет парашютов потому, что пассажиры не прошли каких-либо специализированных курсов. И, если они прыгнут, большинство из них умрёт. На самом деле, это не так.

Кроме того, некоторые говорили, что самолёт не готовит достаточное количество парашютов потому что самолёт летит в стратосфере. Барометрическое давление было низким, температура была низкой и прыгать здесь означало бы смерть. На самом деле это заявление лишало людей дара речи. Только идиоты будут прыгать 10 000 м высоко в стратосфере. На самом деле, когда самолёт терпит аварию, большую часть времени он просто кружит на одном месте, постепенно снижаясь, чтобы найти точку вынужденной посадки. Даже если самолет потеряет мощность и не сможет удержаться в воздухе, когда не хватит времени для всех желающих прыгнуть с парашютом, ещё можно установить катапультируемые кресла.

На самом деле, в коммерческих самолётах не готовят парашюты потому, что в большинстве случаев, самолет может благополучно приземлиться, если возникнет проблема. Даже если нет топлива, самолет может приземлиться. Только если хвост самолёта оторвётся, тогда это означает верную смерть. На самом деле, такое действительно происходило в истории. Если самолет попал в турбулентность воздуха и нестабильную траекторию полёта, то пилот может попытаться отрегулировать задние крылья рулём слишком агрессивно, вызывая избыточное давление, и, если синтетические материалы в хвосте были изношены из-за возраста, они могут не выдержать. Иногда, вследствие удачи, всего лишь ломался руль, и ещё была возможность вынужденной посадки. А если вертикальное оперение отвалилось, то это будет означать смерть экипажа и пассажиров.

<http://tl.rulate.ru/book/377/31223>