



Анджей Урбанчик

В ОДИНОЧКУ ЧЕРЕЗ ОКЕАН.

Сто лет одиночного мореплавания

Отважное племя морских робинзонов

Каравеллы, клиперы и бриги стали историей, но парус не исчез с синих океанских просторов. Сегодня престиж и романтику парусного искусства поддерживают яхтсмены. Армады яхт бороздят моря и океаны, своими стежками-маршрутами сшивая вместе континенты. Белый парус появляется на горизонте не только в солнечных тропических широтах, но и в суровых антарктических водах и за Северным полярным кругом. Явление это в наши дни стало настолько заметным, что яхтсмены наряду с автомобильными гонщиками становятся героями литературных произведений. Из многочисленной интернациональной когорты моряков-парусников особняком стоят те, кто совершает дальние плавания в одиночку. Имена таких одиночных мореплавателей, как Фрэнсис Чичестер или Робин Нокс-Джонстон, широко известны. Миллионы людей в разных странах, не переставая удивляться мужеству человека, бросившего вызов стихии, с напряженным вниманием следили, как по водным просторам планеты движется его маленькое хрупкое суденышко. К морским робинзонам относятся и мореплаватели, которые уходили в одиночные рейсы на рыбацких парусных ботах, резиновых шлюпках, плотках или даже весельных лодках.

Первая страница летописи одиночных океанских плаваний под парусом была заполнена в 1876 году. Летом этого года рыбак Альфред Енсен, датчанин по национальности, в одиночку пересек Северную Атлантику на парусном боте-дори. Его рейс от берегов Северной Америки до Британских островов продолжался почти семь недель.

Столетняя история одиночного мореплавания под парусом насчитывает не менее двухсот трансокеанских плаваний.

В первые десятилетия ареной рейсов мореплавателей-одиночек была главным образом Северная Атлантика с традиционным маршрутом от американских берегов в водах Гольфстрима и Северного Атлантического течения, реже путь пролегал в субтропических шпротах южнее Азорских островов.

Мореплаватели-одиночки конца XIX и начала XX веков — почти исключительно рыбаки и профессиональные моряки. Нередко они выходят в море на парусниках собственной конструкции, построенных своими руками. Все они — хранители традиций парусного флота, рыцари гордого белого паруса. В печальные для парусного флота дни, когда под напором пароходов он уступал один морской путь за другим, эти моряки, выходя в дерзкие плавания, стремились поддержать престиж паруса — изумительнейшего изобретения человеческой мысли, позволившего в своё время открыть Америку и совершить кругосветное путешествие.

Наиболее значительной фигурой раннего периода истории одиночного парусного мореплавания был, конечно, опытейший капитан-парусник Джошуа Слокам. Первым из моряков-одиночек он совершил кругосветное плавание. Простой, подкупающий своей искренностью и правдивостью рассказ Слокама о необычайном кругосветном путешествии под парусом, совершенном в полном одиночестве, появившийся сначала в номерах «Сенчури иллюстрейтид», а затем вышедший отдельной книгой, стал бестселлером. Это была первая книга, в которой говорилось об опасностях, подстерегающих мореплавателей-одиночек в плаваниях, самая главная из которых — чувство одиночества.

«В безмолвии унылого тумана я чувствовал себя бесконечно одиноким, как насекомое, плывущее на соломинке... — писал Джошуа Слокам. — В такие дни меня охватывало чувство страха, а память работала с поразительной силой. Всё угрожающее, малое и большое, удивительное и обыденное возникало и странно чередовалось в моей памяти. Страницы прошлого, полузабытого, возникали передо мной и казались относящимися к иному, давно минувшему существованию. Смеющиеся и плачущие голоса рассказывали мне о том, что я слышал в различных уголках земного шара...»

Боясь разучиться говорить, Слокам отдавал себе команды по управлению судном и сам себе отвечал. Он спрашивал воображаемого рулевого: «Какой курс?» Ответа не было, и чувство одиночества словно железными тисками схватывало мореплавателя. Современные

мореплаватели-одиночки, чтобы преодолеть это чувство, включают радиоприемники или магнитофоны. В конце концов оно заглушается. И океан с его штормами и бурями помогает в этом.

Следующий этап истории одиночного мореплавания охватывает два десятилетия между первой и второй мировыми войнами. И хотя по-прежнему Атлантический океан остается главной ареной одиночных плаваний, наступила европейская эра. Основные трассы пересекают теперь океанскую акваторию с востока на запад, от берегов Европы к Американскому континенту. Преимущественно избирается путь в тропических широтах с их попутными пассатными течениями и ветрами. Контингент мореплавателей-одиночек становится куда более пестрым. В плавания пускаются не только бывалые моряки-парусники и яхтсмены, но и отважные новички. Среди мореплавателей-одиночек — представители «потерянного поколения» — молодежи, брошенной капитализмом в огонь первой мировой войны и не приемлющей лживой морали послевоенного буржуазного общества.

Таков бывший французский военный летчик, мореплаватель-одиночка Ален Жербо, который надеется на далеких, затерянных в Тихом океане островах с кое-где сохранившимся патриархальным укладом жизни обрести душевное равновесие и гармонию. Ради этого Жербо отправляется в кругосветный рейс на тендере «Файеркрест». Его сверстник, немец Франц Ромер, бывший во время войны по другую сторону фронта, решает в конце концов приспособиться к действительности, оставаясь при этом независимым. «Но для этого мне необходимы деньги и слава», — рассуждает Ромер. То и другое он рассчитывает обрести, совершив рейс через Атлантику на складной резиновой лодке «Немецкий спорт», о которой писали, что она «с узким, словно иголка, корпусом, с парусом не больше носового платка и мачтой, скорее напоминающей зубочистку». Плавание субсидировала фирма «Кеппель» в расчете на то, что в случае успеха рейс Ромера послужил бы прекрасной рекламой её спортивным лодкам и байдаркам.

Начиная с Ромера, это «коммерческое» направление в океанских робинзонадах получает достаточно большой размах, особенно на следующем этапе истории одиночного мореплавания — после второй мировой войны. Например, кругосветный рейс известного яхтсмена Фрэнсиса Чичестера использовали в рекламных целях пивоваренная фирма «Уайтбред» и компания «Интернэшнл вул». В трюмах кэча «Джипси-Мот IV» находились бочонки с пивом и тюки с шерстью — океанский рейс призван был подтвердить качество и стойкость этих товаров.

Для современного этапа истории одиночного мореплавания характерной является борьба за высокие спортивные результаты: пересечь океан или преодолеть его за более короткий срок, не сделав ни одной остановки в пути. Начиная с 1960 года проводятся гонки яхт-одиночек через Атлантический океан. Эти трансатлантические парусные сверхмарафоны стали традиционными и приурочиваются к Олимпийским играм.

В первых гонках, из Плимута в Нью-Йорк, принимало участие пять одиночных яхт. В 1964 году приняли старт пятнадцать яхтсменов, в 1968 году — тридцать шесть, а в 1972-м — пятьдесят четыре.

В 1969 году проведены также и транстихоокеанские гонки яхт-одиночек.

Венцом же парусного искусства могут считаться кругосветные безостановочные гонки 1968–1969 годов, выигранные английским моряком Робинот Нокс-Джонстоном.

Примечательной чертой сегодняшнего одиночного мореплавания является также расширение географии их трасс. Путешественники теперь пускаются вокруг Антарктиды и даже обгибают Североамериканский континент с севера.

Разумеется, длительные плавания в суровых и штормовых широтах стали возможными благодаря прогрессу в строительстве парусных судов. Легкие металлы, пластмассы, капрон, нейлон, дакрон и другие новые материалы широко используются при постройке и оснащении парусников. Успехи аэро- и гидродинамики сделали больше, чем тысячелетний опыт парусного мореходства. Современные одиночные яхты могут конкурировать в скорости плавания с самыми совершенными парусниками прошлого — клиперами, экипажи которых насчитывали по шесть-семь десятков моряков, а парусность составляла три с половиной тысячи квадратных метров.

Столетней истории одиночного мореплавания под парусом и посвящена предлагаемая вниманию читателей книга польского писателя Анджея Урбанчика. Это серия очерков о трансокеанских и кругосветных рейсах более чем семидесяти мореплавателей-одиночек.

В очерках рассказывается об одиночных мореплавателях, начиная с Альфреда Енсена и кончая Робинот Нокс-Джонстоном, завершившим свой беспрецедентный кругосветный рейс в апреле 1969 года.

Автор затратил огромный труд, чтобы суммировать данные, касающиеся одиночных трансокеанских или кругосветных плаваний, особенно совершенных в раннем периоде их истории. Ему пришлось перелистать десятки журналов на разных языках за многие десятилетия, чтобы по крупицам собрать сведения о полузабытых моряках-одиночках. А. Урбанчик неоднократно подчеркивает противоречивость источников. Действительно, в конце прошлого века и в течение добрых тридцати лет нашего столетия одиночные мореплаватели уходили в свои отчаянные рейсы без радиации. О том, что моряк не погиб в борьбе со стихией, а продолжает рейс, люди узнавали из уст капитанов кораблей, которым по счастливой случайности удавалось встретить затерянное в океане суденышко. Журналисты же подчас получали эту информацию уже из десятых рук, и за её достоверность трудно было поручиться. Строго же документированных описаний своих вояжей первые мореплаватели-одиночки, за исключением Джошуа Слокама, не оставили.

К счастью, в последующие периоды истории одиночных мореплаваний увеличивается число документированных источников, и прежде всего книг самих моряков-одиночек, которые также использованы А. Урбанчиком. По сравнению с другими обобщающими публикациями об одиночном мореплавании (а таких насчитывается в мировой литературе всего три) книга А. Урбанчика «В одиночку через океан» содержит наиболее полную сводку данных. Хотелось бы также отметить, что эта книга не воспринимается как гимн индивидуализму, напротив — все очерки проникнуты духом единства и преемственности людей разных поколений и национальностей в прекрасном и гордом стремлении помериться силой с грозной стихией.

В большой и полезной работе А. Урбанчика, которая приводится с небольшими сокращениями, встречались отдельные неточности, устраненные при редактировании. Это касается описания некоторых океанских течений и ветров, а также положения ряда географических объектов.

Возможно, литературная форма очерков несколько однообразна. Но одно дело — рассказывать о путешествиях по континентам со всем разнообразием ландшафтов, особенностями растительности и животного мира, истории и этнографии, и другое дело описывать океанские рейсы с характерной для них монотонной повторяемостью событий (шквал, шторм, штиль, волны, акулы и т. д.). Нам представляется всё же, что большинство читателей, захваченных единоборством человека с океанской стихией, вряд ли придаст значение этому недостатку.

Анджей Урбанчик довёл свое повествование до 1969 года (если не считать кругосветного путешествия Робина Ли Грэхема на своей «Голубке», которое он завершил 30 апреля 1970 года).

Конечно же, с апреля 1970 года история одиночных плаваний под парусом не стояла на месте. Прежде всего следует рассказать о плавании, которое даже издавшие виды моряки назвали невероятным.

Закончившееся 22 апреля 1969 года в Фалмуте безостановочное кругосветное плавание тридцатилетнего моряка английского торгового флота Робина Нокс-Джонстона единодушно считали вершиной парусного искусства. Триста одиннадцать дней потребовалось отважному мореплавателю, чтобы обогнуть земной шар. Триста одиннадцать дней беспрестанной борьбы с океаном, причём больше половины этого времени приходится на «ревущие сороковые» южного полушария. «До моего сознания начало доходить, — писал Фрэнсис Чичестер в своём дневнике, — отчего эти пустынные широты получили название „ревущие сороковые“. Разумеется, из-за рёва ветра в снастях». Плавание в этих штормовых широтах с западными шквалистыми ветрами — далеко не прогулка и для большого парусного корабля, для крохотного же парусника — величайшее испытание.

Итак, кругосветное плавание без единой остановки, большая часть которого проходит в «ревущих сороковых», — это ли не предел возможностей для одиночного мореплавателя?

Однако 18 октября 1970 года началось кругосветное плавание, несравненно более трудное, чем рейс Нокс-Джонстона. В этот день на яхте «Бритиш стил» 17,7 метра длиной, шириной 3,7 метра и осадкой 2,4 метра от английских берегов вышел в океан шотландский моряк Чэй Блайт. Хотя его трасса, в общем, совпадает с путем, пройденным Нокс-Джонстоном, всё дело в том, что шёл он в противоположном направлении: с востока на запад.

Чичестер, Нокс-Джонстон и, наконец, знаменитые клиперы XIX века плыли, подгоняемые штормовыми западными ветрами. Блайту же пришлось постоянно идти против них.

Первому серьезному испытанию Блайт и «Бритиш стил» подверглись, огибая грозный мыс Горн. Сильный юго-западный ветер прижимал яхту к пустынным скалистым островам у зловещего мыса, но Блайт, непрерывно маневрируя, не дал загнать себя в ловушку. Едва мореплаватель перевел дух, как ветер усилился, перейдя в шторм. Огромные волны накатывались на «Бритиш стил». Одна из них, невероятной высоты, с яростной силой обрушилась на яхту и вывела из строя автоматическое рулевое устройство. Этой же волной яхтсмена перебросило через кокпит, и он рассек себе лицо. Лишенный автоматического рулевого устройства, Чэй Блайт вынужден был стоять на руле. Это произошло 24 декабря 1970 года, а предстояло преодолеть ещё большую часть пути.

Особенно тяжелые испытания выпали на долю мореплователя в Индийском океане. Один шторм следовал за другим, отбрасывая «Бритиш стил» назад. Яхта продвигалась среди серых холмов волн с белыми пенящимися гребнями. Ветер срывает гребни и со страшной силой бросает их на яхту. Блайт не рискует передвигаться по палубе.

Шёл седьмой месяц рейса. Его мучает одиночество. «Кажется, что, кроме меня, здесь нет ни одной живой души», — записал мореплаватель в дневнике.

Лишь в ночь с 8 на 9 мая 1971 года, когда океан поулегся, он наконец-то увидел корабль. Чтобы привлечь к себе внимание, Чэй Блайт выпустил ракету и для верности ещё взорвал небольшую порцию динамита. Его заметили с советского рыболовного судна «Заречинск». Чэй Блайт с удовольствием «поболтал» по радио с русскими рыбаками, пожелавшими ему счастливого пути. «Настроение от общения с людьми у меня всегда поднимается, — записал Блайт. — Скоро я снова буду в Атлантике».

Однако прошло ещё немало времени, прежде чем «Бритиш стил» достигла британских берегов.

Беспримерное плавание против ветров и течений, продолжавшееся 292 дня, окончилось 6 августа 1971 года. Очевидцами какого невероятного рейса мы будем завтра? Своеобразная заявка на рекордное плавание завтрашнего дня уже была сделана французским яхтсменом Бернаром Муатесье — участником кругосветной безостановочной гонки 1968–1969 годов. У него долгое время были более предпочтительные, чем у Нокс-Джонстона, шансы на победу. Во всяком

случае, в начале марта 1969 года его кэч «Джошуа» (названный, конечно, в честь Джошуа Слокама) обогнул мыс Горн. Однако после этого, когда до Плимута осталось только преодолеть Атлантический океан, Муатесье повернул обратно. «Я не иду в Плимут, — сообщил мореплаватель. — Теперь, когда дорога изведена и я знаю, что могу идти быстро, мне незачем идти в Плимут ради всего этого шума. Я ненавижу рекорды. Иду на Таити». Лишь в сентябре 1969 года Муатесье пришвартовался у пирса яхт-клуба в Папеэте, пройдя без остановки 54000 миль. Этого как раз хватило бы, чтобы совершить почти полтора «витка» по планете.

С каждым годом увеличивается число морских робинзонов. Например, на смену недавно умершему мореплавателю Леониду Телиге на родине Анджея Урбанчика пришла целая плеяда яхтсменов-одиночек. В трансатлантической гонке 1972 года принимали участие три яхты под польским флагом: Кшиштоф Барановский — на «Полонезе», Збигнев Пухальский — на «Миранде» и Тереза Ремишевска — на «Комодоре».

Кшиштоф Барановский после короткого отдыха отправился от берегов Северной Америки в дальнейшее плавание вокруг света, намереваясь поддержать престиж польского парусного искусства.

Подгоняемые ветром дальних странствий, плывут в океанах парусники с одним человеком на борту. Разными маршрутами и с различными целями движутся отважные мореплаватели. Некоторые из них продолжают эксперименты Бомбара и Линдемана, которые, намеренно ставя себя в положение людей, потерпевших кораблекрушение, старались изучить трудности, подстерегающие человека в океане.

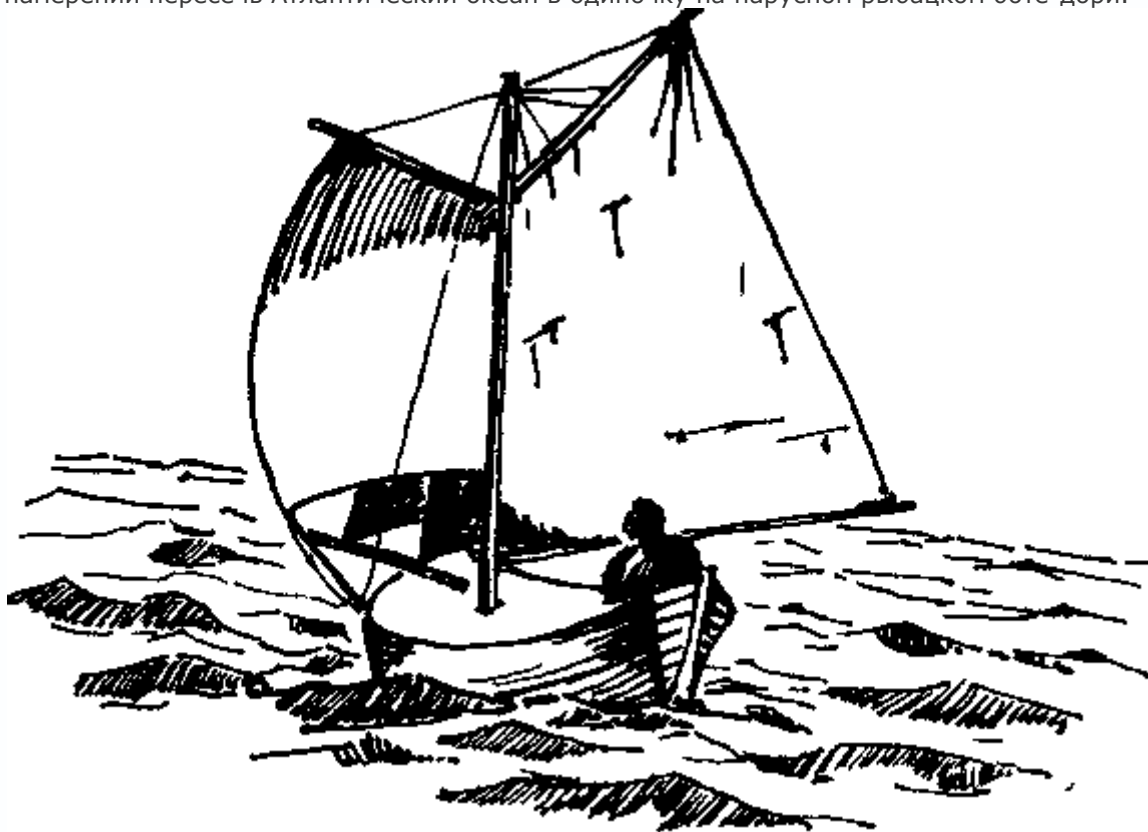
Какими бы целями ни руководствовались мореплаватели, отправляясь в далекие и опасные рейсы, их объединяет одна общая черта. Это неумная жажда поиска и любознательность. Наш космонавт и ученый Константин Петрович Феоктистов, рассказывая о своей поездке в США осенью 1969 года, говорил: «Человек хочет проникнуть в новые, ранее неведомые ему бесконечно далекие сферы. Его влечет жажда поиска, потребность знать. Вот что двигало Юрием Гагариным, движет всеми советскими космонавтами, учеными, инженерами, которые видят в исследовании космоса одну из важнейших задач научно-технического прогресса. Я убежден, что, готовясь к плаванию на своих каравеллах, Христофор Колумб в какой-то степени втирал очки королю и королеве, когда говорил о заокеанских сокровищах... Он просто искал и хотел найти нечто новое. Любознательность, любопытство были и остаются одним из важнейших рычагов человеческого прогресса. Вот что я говорил американским коллегам, и, как мне показалось, многие из них тоже думают так...»

В. И. Войтов

Он был первым

1. Альфред Енсен — «Сентенниэл»

В один из декабрьских вечеров 1875 года почти все рыбаки американского городка Глостера собрались в салуне «Гарпунный линь». Здесь, в шумном и полном табачного дыма зале, решилась судьба самого первого одиночного трансокеанского рейса под парусом. Альфред Енсен, молодой высокий датчанин, давно осевший на берегу Новой Англии, объявил о своем намерении пересечь Атлантический океан в одиночку на парусном рыбацком боте-дори.



В рыбацком боте-дори «Сентенниэл» в 1876 году было совершено первое плавание в одиночку через океан.

Не один год Енсен занимался рыболовством на этих небольших, но известных в Северной Атлантике своими мореходными качествами парусниках. 27-летний рыбак решил посвятить свое плавание столетию провозглашения независимости Соединенных Штатов Америки. У Енсена была репутация бесстрашного моряка, выходившего в океан в любую погоду, жарким летом и холодной зимой. Глостерские рыбаки считали Енсена способным на многое, но мысль о плавании в одиночку через океан им казалась чересчур дерзкой, граничащей с безумием.

И тем не менее Енсен приступил к постройке дори. «Сентенниэл» («Столетие»), так он назвал свой парусник, был изготовлен из дуба и канадской сосны. Длина его составляла 6 метров, ширина — 1,7 метра. Четырехметровая мачта несла гафельное вооружение с площадью парусов около 15 квадратных метров. На бушприте могли крепиться ещё два паруса. Общая парусность составляла около 20 квадратных метров. Дори имела палубу, под которой размещалось различное оборудование и запас продовольствия. К днищу были надежно принаитованы

чугунные балластыны. По всей видимости, своеобразный фальшкиль «Сентенниэла» был несколько больше, чем у обычных рыбацких дори.

Рыбаки решили простить смельчаку легкомысленную похвальбу и отговорить от безумного замысла. Но тщетно. Никто не мог переубедить упрямого датчанина.

16 июля Енсен покинул Глостер. Моряк направился сначала на северо-восток. В Саг-Харборе на Новой Шотландии он окончательно завершил оснащение парусника и 25 июня 1876 года вышел в рейс, взяв курс на восток. Ему предстояло пройти 2500 миль просторами Атлантики.

Енсен погрузил на «Сентенниэл» запас провианта и пресной воды на три месяца. Конечно, захватил он и компас, секстан, часы, морские карты и даже лаг, но в глубине души считал, что доплыл бы до противоположных берегов океана, полагаясь только на свой опыт и простые методы рыбацкой навигации. «Не всё ли равно, высажусь я на берегах Англии или Испании, — рассуждал Енсен, — лишь бы пересечь Атлантику, а для этого надо хотя бы приблизительно выдержать курс на восток».

Первая неделя плавания была невероятно тяжелой. Пять дней дори находилась во власти жестокого шторма. Пять долгих дней и ночей моряк провел без сна, с трудом удерживая парусник носом против волны. Лишь на шестые сутки ему удалось подсушить промокшую до нитки одежду и приготовить горячую пищу. Затем ветер сменился и принял направление, благоприятное для плавания — теперь «Сентенниэл» шел со скоростью до пяти узлов. Южнее Большой Ньюфаундлендской банки Енсен миновал «остров кораблекрушений» Сейбл.

Однако вскоре погода опять резко испортилась: один шквал следовал за другим. Однако «Сентенниэл» вел себя великолепно, упрямо продвигаясь на восток.

Войдя в зону попутных западных ветров, Енсен пользовался брифоком — большим прямым парусом на высоко поднятой рее, что позволяло ему делать 100–120-мильные суточные переходы.

К исходу второй недели плавания встретился турецкий трехмачтовый парусник, капитан которого предложил Енсону взять дори на борт корабля, чтобы доставить «Сентенниэл» и его капитана к европейскому побережью. Мореплаватель не принял этого предложения. 7 июля Енсен находился на 41°50′ северной широты и 54°00′ западной долготы. Здесь его заметили с английского барка, следовавшего из Мексики в Ливерпуль. Англичане предложили помощь, но мореплаватель и на этот раз отказался стать пассажиром большого парусника.

Прошел месяц плавания в открытом океане. Мужественный моряк давно уже преодолел половину пути. Погода не очень благоприятствовала плаванию. Во время частых порывистых ветров, сопровождавшихся дождями, Енсону приходилось уменьшать парусность. Иногда он вынужден был отстаиваться на плавучем якорю, чтобы удержать суденышко носом к волне. Когда наконец над серым океаном показалось солнце, моряк разложил на палубе и просушил запасы

продуктов, превратившихся к этому времени буквально в месиво. Значительную их часть пришлось выбросить.

В один из солнечных дней к Енсену подошел третий по счету корабль. Это был большой немецкий пароход. Капитан и столпившиеся на палубе пассажиры попытались уговорить Енсена прекратить безумное плавание или хотя бы взять свежие продукты. Моряк только смеялся. На прощанье он сказал: «Спасибо за заботу, капитан, единственное, от чего я, пожалуй, не откажусь, так это от бутылки доброго бренди». Пытаясь поймать бутылку, спущенную на конце с борта парохода, Енсен упал на палубу дори, едва не перевернув её. После столь длительного сидения в кокпите ноги были как ватные.

На следующий день снова разразился шторм. Енсен спустил паруса и стал на плавучий якорь. Этот день чуть было не стал для него последним. Качка была такая, что Енсен, доставая продукты, упал и, ударившись головой об окованный бочонок с водой, потерял сознание. Когда мореплаватель пришел в себя, «Сентеннпэл» был залит водой. Через несколько часов, ценой нечеловеческих усилий, ослабевший от потери крови Енсен откачал воду.

По мере приближения к Европе корабли стали встречаться всё чаще и чаще. Теперь Енсен мог легко сверить свои координаты, но в то же время ему приходилось постоянно быть начеку, особенно ночью, чтобы избежать столкновения с каким-либо кораблем. В те времена далеко не все суда были оснащены ходовыми огнями.

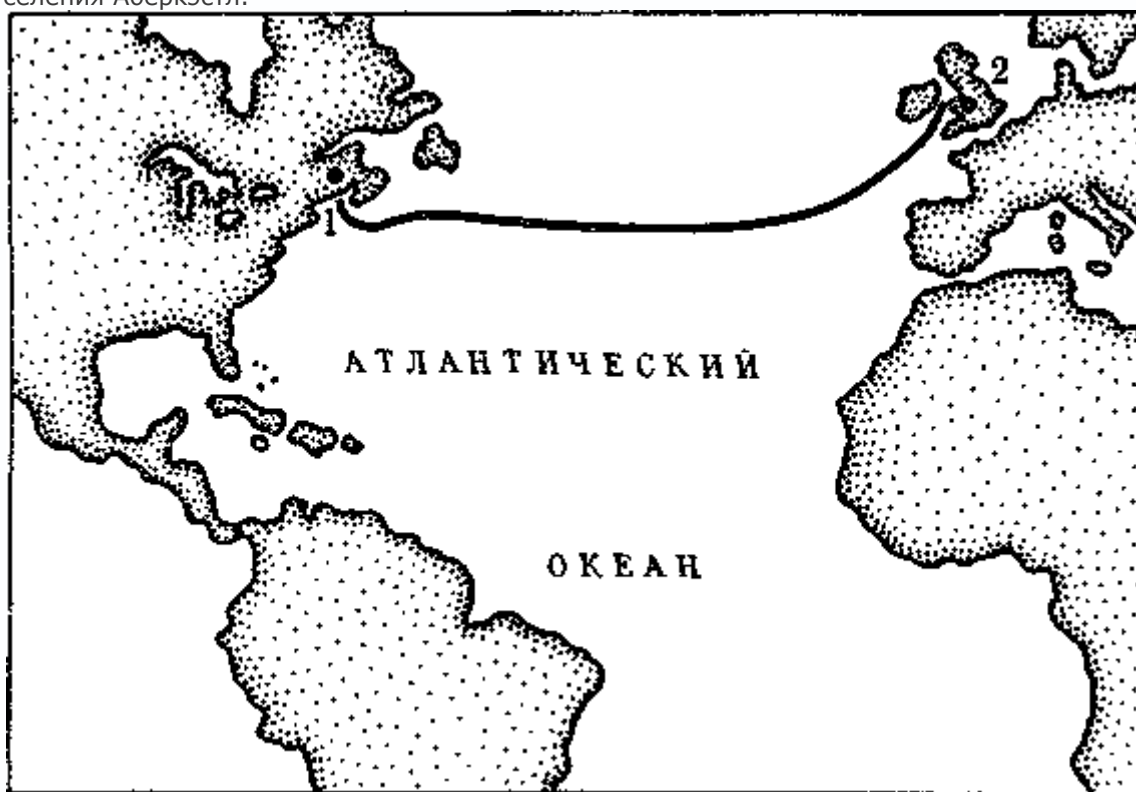
И всё же счастье, сопутствовавшее моряку, чуть было не изменило ему, когда до желанных берегов оставалось всего лишь несколько дней пути.

Ранним утром 2 августа, на тридцать девятый день плавания, в трехстах милях от ирландского островка Клир-Айленд Енсен встретил английский бриг «Мэгги Гандер», направлявшийся из Нью-Йорка в Ливерпуль. В течение двух часов «Сентенниэл» и бриг шли рядом. Затем внезапно налетел шторм. Первый яростный порыв ветра сбросил Енсена за борт. Его спас страховочный конец, которым он привязывал себя к мачте. Парусник же лег на борт и зачерпнул немало воды. Шторм долго не утихал и свирепствовал с неослабевающей силой. После полудня огромная волна ударила в борт дори и обрушилась в неё. Откачав воду, измученный и промокший Енсен терпеливо ждал окончания шторма. Когда наконец океан успокоился, моряк поставил уцелевшую мачту и паруса. Но во время шторма был потерян основной прямой парус, весь запас пресной воды и продуктов.

7 августа к «Сентенниэлу» подошел американский двухмачтовый бриг «Альфредон», направлявшийся из Ливерпуля в Балтимор. На этот раз отважный мореплаватель скрепя сердце согласился пополнить свои запасы свежим хлебом и пресной водой.

9 августа «Сентенниэл» вошел в пролив Святого Георга. Корабли встречались на его пути так часто, что Енсен не мог позволить себе хоть на минуту сомкнуть глаза. После сорока шести дней

борьбы с Атлантическим океаном смельчак сошел на берег в районе мыса Сент-Дейвидс, вблизи селения Аберкэстл.



Скромным был путь одиночного океанского рейса Альфреда Енсена. С него начался перечень отважных моряков, плававших в одиночку по океанам.

1 – Глостер (Новая Англия, США); 2 – Ливерпуль (Великобритания).

После двухдневного отдыха он продолжил свой рейс до Ливерпуля и самостоятельно вошел в порт, отказавшись от услуг буксира и лоцмана.

Через несколько недель Енсен погрузил свою дори на отходящий в Глостер пароход и на этот раз переправился через океан уже в качестве пассажира.

Альфред Енсен вернулся в Глостер. Друзья рыбаки гордились своим товарищем и называли его «Енсен-столетие». Этим рейсом через океан он не только отметил столетие независимости своей страны, но и прославил ньюфаундлендских рыбаков и их великолепные дори.

«Сумасшедший датчанин», американский рыбак Альфред Енсен открыл эру одиночных трансатлантических рейсов. Конечно, с навигационной точки зрения маршрут «Сентенниэла» не был особенно трудным. К югу от острова Сейбл дори подхватило сильное течение Гольфстрим, и ей сопутствовали западные ветры. Но это обстоятельство никак не может уменьшить заслугу Альфреда Енсена. Он победил в единоборстве с океаном, открыв дорогу другим отважным морским робинзонам.

Вслед за Енсенom отправлялись в одиночные рейсы всё новые и новые смельчаки. Они проходили трассы несравненно более длинные, чем Альфред Енсен, пересекали два и даже три

океана, преодолевая свой путь со значительно большей скоростью, иногда на парусниках гораздо меньших размеров, чем у Енсена. И всё же не следует забывать, что Енсен был первым!

Пять с половиной месяцев на просторах тихого океана

2. *Бернард Джилбой — «Пасифик»*

Плавание Енсена, впервые совершившего одиночный рейс через океан, вызвало широкий отклик у моряков всего мира. Было в этом подвиге что-то захватывающее, освобождающее от тягостного чувства всесилия океана.

Мореплавателем, решившимся повторить подвиг Енсена, был тридцатилетний Бернард Джилбой, американец ирландского происхождения. За плечами у него было почти десять лет службы на торговых судах. Во время пионерского рейса Енсена он также бороздил Северную Атлантику.

В 1882 году у Джилбоя созрел план одиночного путешествия из Северной Америки в Австралию через весь Тихий океан без заходов в порты. По его расчетам, этот путь должен составлять 7000 миль. Яхта Джилбоя «Пасифик» с балластным килем и швертом обладала хорошей остойчивостью. Имея небольшую осадку по сравнению с килевыми яхтами, она развивала более высокую скорость, особенно при полном ветре, когда ненужный в это время шверт можно было поднять. Глухая палуба надежно защищала от волн. В кормовой части помещалась койка, где моряк мог удобно лежать, хотя высота «каюты» не превышала 80 сантиметров. Длина яхты составляла 5,8 метра, а ширина — 2 метра. Предполагая (как оказалось впоследствии, чересчур оптимистически), что рейс продлится четыре месяца, Джилбой погрузил только 250 килограммов продуктов (в том числе любимых им консервированных жареных цыплят, ветчину, копченого лосося) и 600 литров воды.

На борту, помимо мореходных инструментов, имелись: карабин, револьвер, ножи, весла, плавучий якорь, два якоря, 12 дюжин спичечных коробок, боцманский инвентарь, а также... шляпа и зонтик. Нетрудно сделать вывод, что Джилбой был человеком предусмотрительным и обстоятельным.

«Пасифик» вышел из Сан-Франциско в океан 18 августа 1882 года.

Первые дни рейса вселили в путешественника радужные надежды. В зоне, славящейся переменными ветрами, Джилбой за пять дней пути покрыл 500 миль — результат, о котором мечтают все моряки-парусники.

Погода благоприятствовала плаванию. Джилбой бил острой тунцов и черепах, разнообразя меню и экономя припасы. Он старался беречь силы и, когда была возможность, спал, поставив лодку на плавучий якорь при выбранном гроте.

Через две недели плавания «Пасифик» вошел в пассатную зону и под полными парусами быстро продвигался на юго-запад. Однако пассат не был достаточно сильным, и суточные переходы не превышали 80 миль.

Тщательно подготовленная к плаванию яхта обеспечивала моряку удобное и безопасное путешествие. Дни проходили без особых событий, и их монотонность разнообразило лишь появление китов, птиц и дельфинов. Единственным драматичным событием было столкновение с огромным дрейфующим древесным стволом.

К середине октября Джилбой заметил, что запасы продовольствия истощаются. Обеспокоенный моряк, несмотря на то, что летучие рыбы падали ему прямо на палубу, решил ограничить питание до двух раз в сутки. В начале ноября «Пасифик» пересек Межпассатное противотечение, а затем и экватор.

17 ноября, на девяностый день плавания, «Пасифик» был замечен экипажем проходящей шхуны. Шкипер пригласил Джилбоя к себе и щедро угостил, а также снабдил продуктами, в том числе овощами.

В этот день «Пасифик» находился всего в ста милях северо-западнее Маркизских островов, что подтверждало точность навигационных расчетов Джилбоя. Продвигаясь вместе с пассатным течением на запад, «Пасифик» в первых числах декабря подошел к островам Кука и 7 декабря, на сто одиннадцатый день плавания, Джилбой увидел остров Эуа. Искушение сойти на берег после почти четырех месяцев, проведенных на площади в шесть квадратных метров, было велико, но Джилбой поборол соблазн.

13 декабря яхта пересекает 180-й меридиан. До Австралии осталось уже только полторы тысячи миль. Он должен преодолеть этот путь за месяц.

Но судьба коварна. Подгоняемый ещё сильным пассатом, «Пасифик» шел с хорошей скоростью. Естественно, что Джилбой поднял шверт. Внезапно шальная волна развернула парусник, а другая мощным ударом опрокинула его. С невероятным усилием моряку удалось взобраться на судно и после часа мучительных попыток вернуть его в нормальное положение.

Всю ночь Джилбой вычерпывал воду. И только с наступлением рассвета Джилбою стало ясно, чего стоила эта авария судну. «Пасифик» потерял грот-мачту с парусом, руль, компас, хронометр, не говоря о множестве других нужных предметов. Джилбой лишился значительной части провианта, оставшиеся продукты были подмочены и залиты керосином. Моряк стойко встретил этот удар судьбы. Руль заменил уцелевшим веслом, бизань переставил на место грот-мачты, сделал из вспомогательных парусов спинакер, закрепил его на втором весле и под таким импровизированным оснащением потащился на запад.

Беда не приходит одна. Через два дня, 15 декабря, корпус лодки, сильно обросший ракушками, был пробит меч-рыбой. Джилбой с трудом борется с течью, постоянно откачивая воду.

«Пасифик» проходит мимо островов Фиджи и Новой Каледонии, но встречные ветры не позволяют яхте, практически лишенной управления, приблизиться к берегу. Яхта в пределах видимости минует риф Беллона-Сюд, а затем пустынные острова Фирн и Мэтью...

Силы начинают покидать Джилбою, его изнуряет голод. 27 декабря, в то время когда Джилбой спал, его яхта задевает днищем за подводный риф. Для корпуса «Пасифика» столкновение проходит без ущерба, но оброненная моряком вертушка лага буквально закормила лодку и оборвалась при попытках вытащить её из зарослей кораллов. Правда, лаг путешественнику уже не нужен — перед ним где-то очень близко простирается Австралийский континент.

3 января из запасов остались только 2 килограмма мяса и около 4 литров воды. 13 января Джилбой съедает последнюю 60-граммовую порцию мяса. Пресной воды остается совсем немного. В довершение всего в море исчезла рыба. Однако моряку удается поймать несколько птиц из тех, что садились на палубу.

Вконец измученный, лишенный способности управлять лодкой или наблюдать за горизонтом, Джилбой находился на грани голодной смерти. 29 января 1893 года, в полубессознательном состоянии размахивая флагом и стреляя из револьвера, он привлекает к себе внимание проходившей вблизи шхуны «Альфред Виттери».



Путь Джилбоя.

1 — Сан-Франциско; 2— Маркизские острова, 3 —острова Кука; 4 —острова Фиджи; 5 — остров Новая Каледония; 6 — Австралия.

Всего в 40 милях от австралийского мыса Санди-Кейп, после 164-дневного плавания в океане, пройдя свыше 6500 миль, Бернард Джилбой капитулирует. После прихода в порт Джилбой был доставлен в госпиталь. Сильное истощение (за время рейса Джилбой потерял в весе 13 килограммов), авитаминоз и душевная депрессия на месяцы приковывают его к больничной койке.

После восстановления здоровья Джилбой — великолепный моряк, отважный путешественник — возвращается в Сан-Франциско. Можно было бы ожидать, что он станет капитаном крупного корабля и будет бороздить океаны. Увы, человеку с такими достоинствами и опытом пришлось стать вагоновожатым трамвая, взбирающегося по живописным холмам Фриско...

Первое состязание

3. Джошиа Лоулор — «Морской змей»

4. Уильям Эндрюс — «Сирена»

Атлантический и Тихий океаны побеждены. Преодоление безграничных океанских просторов в миниатюрной дори оказалось вполне реальным. За какую нелегкую задачу ещё возьмется человек в одиночку?

В 1891 году два американца — Лоулор и Эндрюс — пришли к выводу, что одно лишь покорение просторов океана не может принести удовлетворения. Они решили состязаться.

Спустя семьдесят лет состоятся «первые трансокеанские гонки одиночек», во время которых пять яхтсменов, снабженных радиопеленгаторами и пневматическими спасательными плотами, располагая метеорологическими прогнозами, составленными электронно-вычислительными машинами, выйдут в океан, несмотря на скептицизм знатоков. Наименьшая из пяти яхт («Мыс Горн» Жана Лакомба) будет на метр длиннее «Сирены» Эндрюса. К счастью... ни Лоулор, ни Эндрюс не дожили до 1960 года.

Трасса соперников: Бостон (США) — Британские острова или побережье Европейского континента. Протяженность — 3000 миль.

Оба соперника были закаленными морскими волками. Лоулор в июне 1889 года уже пересек Атлантику за сорок восемь дней на яхте «Непотопляемая» (12 метров длины, 3,6 метра ширины) с экипажем из двух человек.

Специально для гонок отец Лоулора — старый корабельщик — построил дори «Морской змей» длиной 4,6 метра, шириной 1,5 метра, со шпринтовым гротом, а также кливером на бушприте.

Эндрюс также был искусным моряком. В 1878 году он проплыл от Бостона до Британских островов тоже за сорок восемь дней на лодке «Наутилус» (5,8 X 1,8 X 0,5 метра) с латинским

парусом площадью 12 квадратных метров. Для состязания Эндрюс подготовил дори «Сирена» 5,8 метра длины, имеющую гафельное вооружение с металлическим швертом.

17 июня 1891 года в бостонском порту собралась толпа, чтобы наблюдать старт необычных состязаний. В 18 часов 20 минут «Морской змей» и «Сирена» двинулись на восток. «Не струсили», — отметила пресса, а через день-два событие начало постепенно забываться.

Тем временем оба моряка всё больше удалялись от берегов Северной Америки. Пути обеих дори разошлись. Ведомая Эндрюсом «Сирена» направилась по южной трассе, через Азоры к Испании. Но на этой трассе, более удобной и безопасной, в теплых широтах дули слабые ветры, поэтому нельзя было рассчитывать на хорошую скорость. В течение тридцати пяти дней Эндрюсу действительно сопутствовала отличная погода. Совсем в других условиях проходило плавание у Лоулора — его «Морской змей» двинулся трудным, но быстрым путем к Британским островам в бурных умеренных широтах.

18 июля, на двадцать восьмой день рейса, в условиях плохой погоды Лоулор, на котором были надеты три куртки и тяжелые сапоги, от удара гика упал за борт. Собравшись с силами, он с помощью спасательного конца вскарабкался на палубу. Несколькими днями позже дори опрокидывается, и моряку, уцепившемуся за её днище, с трудом удается спастись.

5 августа 1891 года, после сорока шести дней плавания по Северной атлантической трассе, Лоулор достиг на «Морском змее» Коверака, расположенного неподалеку от мыса Лизард в южной Англии. Лоулор заявил, что его рейс был полон драматических приключений. Событием, достойным интереса, была ночная встреча с «чудовищем глубин», вероятнее всего с китовой акулой, которое чуть было не опрокинуло маленькую лодку.

Лоулор, отдав дань трапезе, столь отличавшейся от скудного океанского рациона, проспал более полусуток. Проснувшись, он первым делом спросил об Эндрюсе. Поскольку в течение нескольких последующих дней вестей о прибытии Эндрюса не поступало, победителем единодушно был признан Лоулор.

Как выяснилось позже, «Сирену» в пути постигла серия неудач. Эндрюс намеревался достичь побережья Европы в течение пятидесяти дней. К несчастью, слабые ветры южной трассы не обеспечили ему достаточной скорости. После тридцати шести дней плавания, 27 июля, дори была замечена немецким кораблем «Хафиз», примерно в 350 милях от Азорских островов (42°26' северной широты и 41°22' западной долготы). В начале второй половины августа огромная волна опрокинула дорн. Эндрюс потерял всю оснастку и снаряжение и — что хуже всего — продовольствие.

Гонки кончились, началась борьба за жизнь. 22 августа пароход «Эбруз» взял на борт изнуренного Эндрюса. Было это в шестистах милях от побережья Европы. «Все-таки я переплыву

этот дьявольский океан», — сказал, придя в себя, Эндрюс. Ему не перечили, опасаясь, что он в любую минуту может скончаться. Но он не умер и впоследствии слово свое сдержал.

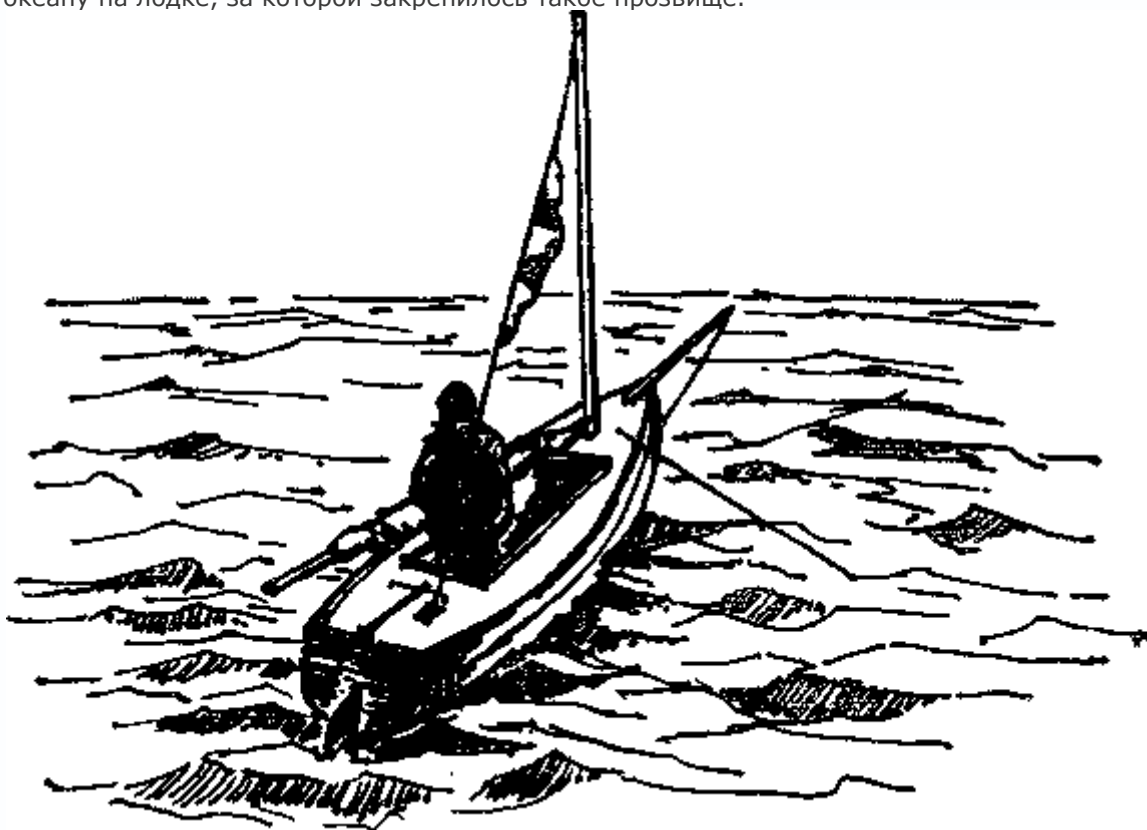
Таков был эпилог океанской гонки одиночек. Повторения подобного события пришлось ждать около семидесяти лет — вплоть до олимпийского 1960 года.

Уильям Эндрюс не сдаётся!

5. Уильям Эндрюс — «Саполио»

После того как в августе 1891 года «Эбруз» подобрал Эндрюса и его лодку «Сирена», мореплаватель заявил, что ещё поспорит с океаном. Через год он действительно отправился в повторный рейс.

Эндрюс собственноручно построил из кедровых досок лодку (4,4 X 1,7 X 0,9 метра) и назвал её «Саполио». Острые на язык моряки прозвали его лодку «плавающим гробом». Нужно было быть человеком с железными нервами, чтобы рискнуть отправиться в одиночное плавание по океану на лодке, за которой закрепилось такое прозвище.



Эндрюс отправился в одиночное плавание по океану вот в такой «ореховой скорлупке», названной им «Саполио».

2 июля 1892 года «Саполио», покинув Атлантик-Сттти, направилась к берегам Европы. Об этом рейсе сохранилось мало сведений. Известно только, что Эндрюс, которому в то время минуло 40 лет, постарался при строительстве лодки избежать недостатков, имевшихся в конструкции «Сирены».

Тридцать один день спустя Эндрюс достиг Азорских островов. Похожий на коробку, медлительный «Саполио» за восемьдесят четыре дня пересек Атлантический океан и закончил свой рейс в Палосе. Реванш был взят.

Однако плавание на «Саполио» не насытило честолюбие этого упряма. В 1901 году, пятидесяти лет от роду, Эндрюс вновь отправился в океан — теперь уже вместе с женой — на небольшой яхте «Летучий голландец». С тех пор их больше никто не видел.

Полузабытый мореплаватель

6. Рудольф Фрич — «Нина»

Несмотря на упорные поиски, собрать более подробные сведения о финском моряке Фриче не удалось. Известно, однако, что в 1894 году он собственноручно построил яхту «Нина» длиной 12,2 метра и пятым по счету в одиночку пересек Атлантический океан. Писали, что он «любил море и плавание под парусами» и «никакая погода не была для него в тягость».

Невзирая на насмешки судостроителей, не веривших, что такая яхта может поспорить с океаном, 5 августа 1894 года Фрич отплыл из Нью-Йорка. На сороковой день, 13 сентября, преодолев Антлантику, Фрич достиг Кингстона (Англия), доказав, что отличный моряк способен справиться в одиночку с парусником среднего размера, осуществляя при этом быстрые переходы и покрывая тысячемильные расстояния.

Пять лет спустя Фрич на пятитонной яхте вышел из Сан-Франциско в Тихни океан с намерением достичь Манилы на Филиппинских островах. Через двадцать девять дней он прибыл в Гонолулу, где прервал свой рейс. Там же путешествие и закончилось. Фрич продал свою яхту, отказавшись от дальнейшей борьбы с океанской стихией.

Первый кругосветный рейс

7. Джошуа Слокам — «Спрей»

19 лет спустя после рейса Альфреда Енсена от причалов американского порта Глостер отошел парусный шлюп «Спрей». На его борту находился 51-летний капитан американского парусного флота Джошуа Слокам, задавшийся целью совершить в одиночку кругосветное плавание.

Слокам родился в Новой Шотландии в семье, вся жизнь которой была неразрывно связана с морем. Сам он с юных лет плавал на различных судах. Начав службу простым матросом, он упорно стремился к вершине профессии, пока не стал капитаном дальнего плавания. В течение многих лет Слокам плавал капитаном на крупных парусных кораблях.

Когда эпохе парусников пришел конец, Слокам оказался не у дел и никак не мог примириться с прозой сухопутной жизни.

Кропотливо, доска за доской, в течение тринадцати месяцев он перебирал корпус отслужившего свой срок парусного шлюпа, вложив в это все силы, знания и средства. Так

родился «Спрей» («Брызги») — весьма крепкое судно длиной 11,2 метра, шириной 4,3 метра, с характерным широким и приземистым корпусом.

Когда «Спрей» был спущен на воду, Слокам попытался заняться рыболовством, но не преуспел в этом деле. И всё же неудачи не смогли заставить моряка вернуться на берег. Море, вошедшее в плоть и кровь Слокама, победило.

24 апреля 1895 года «Спрей» покинул Бостон. После относительно долгой стоянки в Глостере, которая понадобилась Слокаму для пополнения снаряжения, парусник 7 мая направился в океан. На борту было всё необходимое для плавания. Предусмотрительный Слокам взял с собой не только большой фонарь, обеспечивавший безопасность движения шлюпа ночью, разнообразное рыболовное снаряжение и маленькую шлюпку, но даже железную печку для приготовления пищи и обогрева каюты.

Рыбная ловля, некогда так разочаровавшая Слокама, на сей раз увенчалась успехом: в первый же день он поймал три трески, двух пикш, морскую щуку и палтуса.

«Спрей» посетил ещё несколько небольших портов, где всё свободное время капитан посвятил подготовке шлюпа к трудностям океанского плавания. 2 июля «Спрей» покинул Ярмут — последний порт на американском побережье — и со скоростью восьми узлов направился на восток. Через два дня вечером Слокам миновал острова Айронбаунд, оставив далеко за кормой последние береговые огни. Перед отважным мореплавателем раскинулся необъятный Атлантический океан.

Перечитывая рассказ Слокама о его путешествии, мы убеждаемся, что он был не только превосходным навигатором, но и человеком большого интеллекта и поэтического воображения. Когда настала ночь и одинокий моряк увидел выплывающую из моря луну, он приветствовал её словами: «Добрый вечер, госпожа Луна! Очень рад вас видеть». «С тех пор, — пишет Слокам, — я неоднократно беседовал с лунной, которую посвятил во все подробности задуманного мною путешествия».

«Спрей», который и по сей день считается одним из лучших парусников, плыл с закрепленным штурвалом, точно выдерживая заданный курс, а его капитан мог заниматься палубными работами, отдыхать и даже спать: нос яхты был направлен точно на восток.

Необычайно интересны записи Слокама, впервые подробно описавшего психическое состояние человека, в одиночку преодолевающего просторы океана.

Первые дни его одинокого путешествия были полны переживаний. Но голова была исключительно ясной.

В соответствии с бытовавшими в те времена предрассудками длительное молчание могло привести к утрате речи и расстройству психики. Опасаясь этого, Слокам громко отдавал самому

себе команды, докладывал об их выполнении и пел, используя в качестве слушателей морских черепах, дельфинов, а также птиц, с любопытством круживших над шлюпом.

На девятый день плавания «Спрей» находился в 1200 милях восточнее острова Сейбл. Это означало, что средние суточные переходы составляли 150 миль. Это обстоятельство стало внушительным аргументом в пользу не слишком малых парусников. Несмотря на то что шлюп шел с закрепленным штурвалом, Слокам большую часть времени проводил на палубе. Вставал он также и ночью, чтобы проверить правильность курса и состояние парусов.

На тринадцатый день плавания «Спрей» встретился в океане с баркентиной «Ла Вагиза». Капитан парусника бросил Слокаму конец, по которому переправил бутылку вина и свою визитную карточку, но, когда узнал, что тот путешествует в одиночестве, перекрестившись, поспешно скрылся в каюте.

Встречи с кораблями продолжались 14, 16 и 18 июля. «Спрей» по-прежнему демонстрировал свои прекрасные мореходные качества и 19 июля подошел к Флориш — одному из островов Азорского архипелага. На следующий день Слокам увидел остров Пику. Восхищенный возникающими из океана вершинами соседних островков, мореплаватель подошел к Фаялу, где и стал на якорь. Слокама радушно приветствовали островитяне и американский консул. Сердечно принятый Слокам пробыл в порту Орта четыре дня вместо запланированных двух и никогда не жалел об этом.

Отклонив предложения нескольких энтузиастов, желавших разделить с ним путешествие, 24 июля, рано утром, мореплаватель снова вышел в океан. Тотчас после отплытия на «Спрей» внезапно обрушился шквал. «Порыв ветра, — пишет Слокам, — поднял в воздух стоявший на палубе металлический бак и швырнул его в проходившее с подветренной стороны французское учебное судно».

Почти двое суток суденышко шло на восток с закрепленным штурвалом, пока его капитан был прикован к койке из-за желудочных колик, вызванных непривычной пищей. Но железный организм Слокама справился с недугом, и вот он снова на палубе. Всё привёл в порядок. Затем ему удалось загарпунить огромную черепаху.

На седьмой день после отплытия из Орты на яхту обрушился шторм. Всю ночь «Спрей» шел с зарифленным гротом и подтянутым кливером. Через три дня шторм затих и волны стали более пологими. Вскоре показались птицы, предвещавшие близость земли. На следующий день после двенадцати суток плавания Слокам увидел огни испанского побережья и, направляясь на юг, на двадцать девятый день океанского перехода бросил якорь в Гибралтаре. Слокам и его шлюп находились в прекрасном состоянии. По мнению Слокама, во время плавания через океан «Спрей» был самым быстроходным из всех встреченных им судов.

Согласно первоначальному плану, Слокам намеревался пересечь Средиземное море, с тем чтобы через Суэцкий канал двинуться на восток к Австралии. Однако, выслушав рассказы моряков о бесчинствующих в Красном море пиратах, Слокам отказался от задуманного маршрута и решил обогнуть земной шар с востока на запад.

25 августа Слокам, утомленный впечатлениями и почестями, отправился в дальнейший путь. Вскоре после выхода в море «Спрей» по иронии судьбы стал объектом преследования пиратской фелюги, недвусмысленно намеревавшейся захватить судно. К несчастью, в этом столь драматическом для Слокама состязании его шлюп оказался медлительнее. В довершение всего ветер неожиданно усилился, и Слокам вынужден был зарифить паруса, чтобы не лишиться мачты.

В ожидании приближающихся пиратов моряк схватился было за ружье, но внезапно налетевший шквал лишил фелюгу всех парусов и мачты. «Спрей» также понес значительный урон в такелаже, но без труда ушел, оставив грабителей на волю волн.

Взяв курс на юго-запад, при переменном ветре и предусмотрительно держась вдали от берегов, Слокам приближался к Канарским островам. 2 сентября в полдень «Спрей» миновал остров Фуэртевентура и благодаря сильным ветрам, дующим с африканского побережья, через несколько дней вошел в зону пассата.

Пользуясь попутным ветром и теплой погодой, Слокам делил время между отдыхом и заботами о своем шлюпе. Он много читал и делал заметки для будущей книги, явившейся, по существу, первым подробным описанием одиночного плавания и пособием для его последователей. Находясь в обществе дельфинов, акул и летучих рыб, неунывающий моряк как никогда остро чувствовал себя связанным с природой.

10 сентября, на семнадцатый день плавания, «Спрей» миновал Санту-Антан — самый западный из островов Зеленого Мыса. Оставляя за собой другие острова, по пути на юг судно ночью счастливо избежало столкновения с большим парусником, с которого заметили шлюп лишь в последний момент.

После месячного перехода Слокам вошел в экваториальную штилевую зону. Паруса «Спрея» по нескольку раз в день то трещали от внезапно налетающего шквала, то безжизненно повисали при полном штиле. Сквозь ливни и грозы, среди волн, которые швыряли судно из стороны в сторону, «Спрей» упрямо продвигался вперед, преодолев за десять дней всего 300 миль. За это время Слокам встретил несколько кораблей и наконец пробился к зоне юго-восточного пассата.

30 сентября в полдень на 29°30' западной долготы «Спрей» пересек экватор и направился к берегам Бразилии. 5 октября, оставив справа по борту остров Фернанду-ди-Норонья, парусник без каких-либо затруднений достиг Пернамбуку (в настоящее время — Ресифи). Второй этап плавания — сорок два дня одиночества в океане и 1300 миль пути — остался за кормой.

В порту Слокама ждала обычная церемония визитов, встреч и приветствий. Чтобы противостоять бурной погоде в Магеллановом проливе, Слокам дал «Спрею» парусное вооружение иола, укрепив на корме опору, поддерживающую выносную бизань.

Из Пернамбуку Слокам взял курс на Рио-де-Жанейро. Несмотря на то, что какое-то время на этом участке пути господствовали встречные ветры, яхта проходила в среднем по 100 миль в сутки и достигла порта 5 ноября.

28 ноября «Спрей» снова в океане. Парусник сразу же попадает в ураган, который нанес существенный урон побережью, но не причинил особого вреда «Спрею». Лишь несколько дней спустя, 11 декабря, судно и его капитан попали в основательную переделку. Чтобы избежать влияния встречного течения, яхта держалась слишком близко к побережью и ночью села на береговую отмель. Слокам оказался на краю гибели, пытаясь на крохотной плоскодонке — корабельной шлюпке «Спрея» — завести якорь. Захлестнутая водой, шлюпка перевернулась. А наш великолепный моряк плавать не умел (в те времена это было в порядке вещей). Всё же Слокаму с помощью нескольких местных жителей удалось перетащить яхту на глубокую воду, кое-как устранить повреждения и двинуться дальше на юг.

Когда «Спрей» прибыл в Монтевидео, мореплавателя приветствовали гудки многочисленных пароходов. В порту парусник бесплатно отремонтировали и снабдили новой печкой для обогрева каюты.

26 января 1896 года начался новый, самый трудный этап плавания. Через два дня Слокам находился уже в открытом океане.

В один из монотонно текущих дней Слокам неожиданно оказался перед лицом смертельной опасности. На идущий против ветра «Спрей» обрушилась необычайно высокая волна. Весь корпус судна скрылся под водой. Моряк спасся, инстинктивно ухватившись за мачту. Сам же «Спрей» повреждений не получил, что ещё раз доказало надёжность яхты.

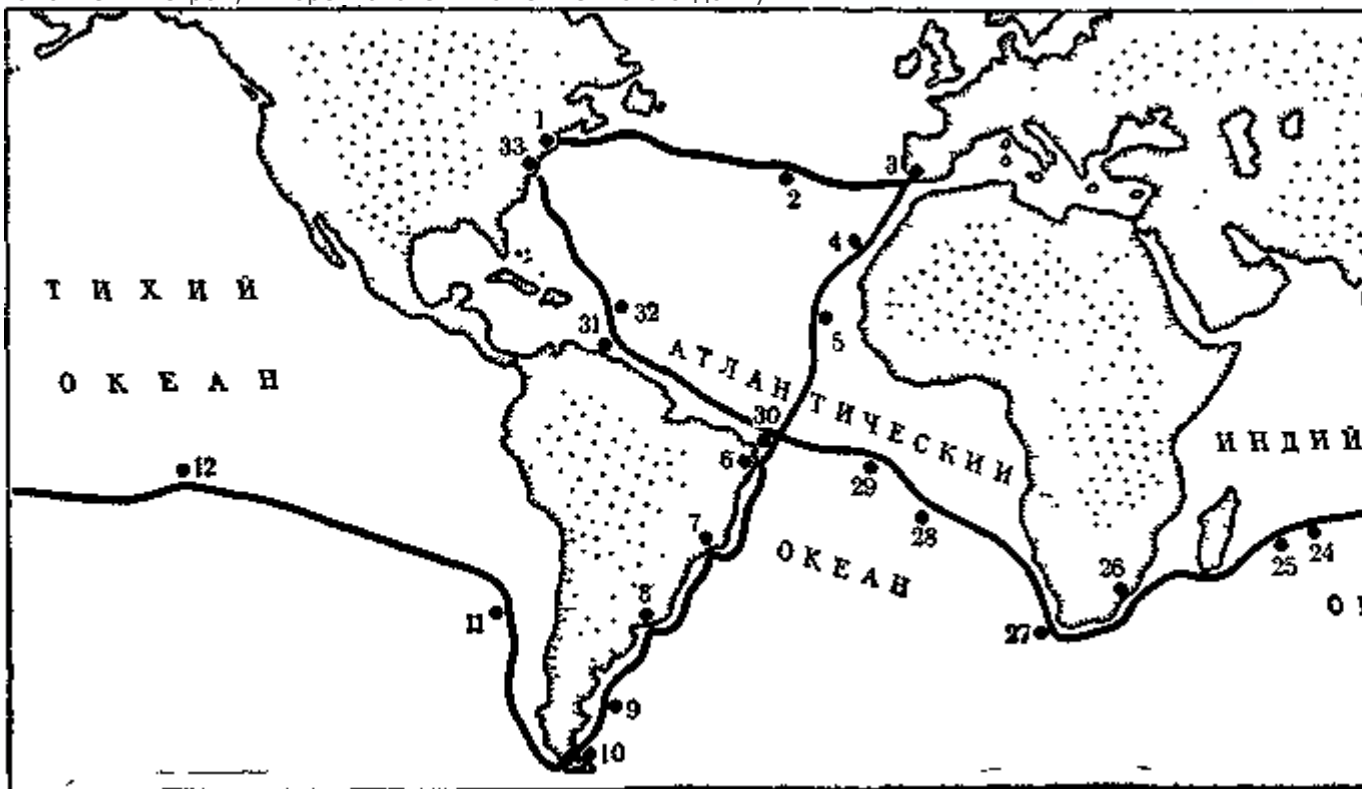
11 февраля «Спрей» обогнул Кабо-Вирхенес (Мыс девственниц) и вошел в Магелланов пролив. Ночью разыгрался сильный шторм. Юго-западный ветер выталкивал яхту из пролива, и моряку в течение полутора суток пришлось вести борьбу со стихией. Двумя днями позже «Спрей» всё же был в Пунта-Аренас.

Сквозь сильные ветры, через бухты Сан-Николас, где Слокам встретил свое 52-летие, и Фортескью направляемый неутомимым моряком «Спрей» плыл к Тихому океану.

То подгоняемый попутным ветром, то дрейфуя по течению, то на буксире у канонерки «Спрей» достиг бухты Тамар и 3 марта двинулся к Тихому океану. Но, прежде чем парусник вышел в океан, небо заволкли темные тучи. С зарифленными парусами, во тьме, гонимый шквальными порывами ветра, «Спрей» мчался на запад. Утром ветер было затих, но вдруг налетел опять и с невероятной силой обрушился на судно с северо-запада. Ветер свирепствовал

с такой силой, что Слокам был вынужден штормовать. После пяти дней шторма, лавируя между островками и скалами, описав огромную петлю, «Спрей» почти чудом вернулся на прежний курс в Магелланов пролив. Слокам ещё раз направляется от бухты Фортескью к Тихому океану. Он считает, что этот этап пути был самым трудным в его многолетней практике.

14 апреля последние контуры континента растаяли за кормой и перед моряком раскинулся безбрежный океан. Сколько дней продолжалась борьба за выход в него! Теперь паруса «Спрея» наполнены ветром, и мореплаватель может немного отдохнуть.



В первое кругосветное плавание Слокам отправился из Новой Шотландии.

Вот его маршрут: 1 — Бостон; 2 — Файал (Азорские острова); 3 — Гибралтар; 4 — Канарские острова; 5 — острова Зеленого Мыса; 6 — Пернамбуку (Ресифи); 7 — Рио-де-Жанейро; 8 — Монтевидео; 9 — залив Сан-Хорхе; 10 — Магелланов пролив; 11 — острова Хуан-Фернандес; 12 — Маркизские острова; 13 — острова Самоа; 14 — острова Фиджи; 15 — остров Новая Каледония; 16 — Ньюкасл; 17 — Сидней; 18 — Бассов пролив, 19 — Мельбурн; 20 — остров Тасмания; 21 — Торресов пролив; 22 — Арафурское море; 23 — Кокосовые острова; 24 — остров Родригес; 25 — остров Маврикий; 26 — Дурбан; 27 — мыс Доброй Надежды; 28 — остров Святой Елены; 29 — остров Вознесения; 30 — остров Фернанду-ди-Норонья; 31 — остров Тринидад; 32 — остров Доминика; 33 — Нью-Йорк.

26 апреля Слокам поклоном приветствовал выросшие на горизонте вершины Хуан-Фернандеса — острова Робинзона Крузо. На следующее утро его уже встречали жители затерянного в океане клочка суши.

После восьмидневной стоянки «Спрей» продолжает путешествие, взяв курс сначала на север, а затем на северо-запад. Парусник, подгоняемый пассатом, идет с закрепленным штурвалом, а моряк читает книги и с увлечением занимается кулинарией. После сорокатрехдневного перехода «Спрей» плывет в видимости острова Нуку-Хива (Маркизские острова). Преодолев соблазн, Спокам продолжал путь к островам Самоа, куда он прибыл 16 июня. «Спрей» стал на якорь в Апия — столице Западного Самоа. Ещё один, особенно длительный, семидесятидвухдневный, этап плавания был завершен.

Посыпались приглашения — к американскому консулу, к жившей на Самоа семье английского писателя Р.Л. Стивенсона (автора знаменитого «Острова сокровищ»), в полинезийские деревни. «Чем дальше я удалялся от центров цивилизации, тем реже слышал рассуждения о том, что выгодно, а что невыгодно», — восхищался Слокам, осматривая чудесные острова — «последние уголки исчезающего рая». Поэтому нет ничего удивительного в том, что только 20 августа «Спрей» вновь поднял паруса, направляясь на запад, к берегам Австралии. Миновав острова Хорн, Фиджи и Новая Каледония, «Спрей» проследовал вдоль восточного побережья Австралии. Многим казалось, что после сорока двух дней плавания в тяжелых условиях «Спрей» не сможет выдержать трудностей штормовой погоды; однако яхта достигла Ньюкасла.

Неделю спустя Слокам, воспользовавшись сильными ветрами, двинулся в Сидней, где его ожидали друзья. После двухмесячной стоянки, во время которой парусник был приведен в полный порядок, 6 декабря «Спрей» покинул порт и направился в Бассов пролив. Плавание проходило среди шквалов, по бурному океану.

После прибытия в Мельбурн Слокам в целях пополнения своей скромной кассы вынужден был разрешить многочисленным желающим осматривать свое судно, взимая по 6 пенсов с каждого посетителя. Только 24 января 1897 года «Спрей» отправился в путь.

Ввиду тяжелых навигационных условий, которые бывают в это время года в водах, омывающих Австралию с юга, Слокам повернул парусник обратно и, зайдя по пути на Тасманию, направился вдоль Австралийского континента на северо-запад, к Торресову проливу. В дальнейшем рейс проходил при хорошей погоде. Преодолевая трудный участок пути вдоль Большого Барьерного рифа, «Спрей» завернул в несколько портов, где Слокам выступал с лекциями, и местные газеты широко освещали плавание «одинокого моряка, путешествующего на маленьком паруснике».

24 июня «Спрей», пройдя Торресов пролив, направился в Арафурское море. Подхваченная пассатом безотказная яхта быстро мчалась на запад уже в Индийском океане.

17 июля, после двадцатитрехдневного морского пути, Слокам прибыл на Кокосовые острова. «За двадцать три дня плавания я провел за рулем в общей сложности около трех часов, включая время, потраченное на подход к Кокосовым островам», — сообщает Слокам. Однако именно здесь

его поджидала серьезная опасность: когда он в своей маленькой корабельной шлюпке пересекал лагуну, его едва не вынесло в открытое море. Но судьба и на этот раз оказалась благосклонной к нему. Минутная перемена в направлении ветра спасла моряка от, казалось бы, неминуемого дрейфа в открытом океане в трехметровой скорлупке.

22 августа «Спрей» двинулся в дальнейший путь. Подгоняемый сильными ветрами «Спрей» мчался с зарифленными парусами на запад. Расстояние от Кокосовых островов до острова Родригес было покрыто за две недели. Опять приветствия, поздравления и обед у губернатора. Здесь же был пополнен запас продовольствия, особенно овощей.

16 августа Слокам направляется к острову Маврикий, где через три дня становится на якорь. Поскольку в районе мыса Доброй Надежды свирепствовали зимние штормы, Слокам не спешил с отплытием. Он выступал с лекциями и знакомился с островом.

26 октября, после длительной стоянки, Слокам взял курс к берегам Африки. Через несколько дней благоприятный пассат утих, а вместо него налетели шквалистые ветры. Борясь с непогодой, «Спрей» всё же через три недели достигает Дурбана. Там ему вручили газету с подробным отчетом о его рейсе. Здесь же он встретился с Генри Стенли, американским журналистом, путешественником и исследователем Африки.

14 декабря Слокам отправляется дальше. Для завершения кругосветного плавания ему осталось лишь пересечь южную часть Атлантического океана. Благоприятные ветры, правда не раз достигавшие штормовой силы, несли его к дому. Мыс Игольного Слокам достиг через десять дней плавания, а двумя днями позже в шторм «Спрей» обогнул мыс Доброй Надежды.

Миновав мыс Доброй Надежды, Слокам считал, что с навигационной точки зрения его кругосветное плавание завершено. «Спрей» был поставлен в сухой док Кейптауна, а Слокам в течение трех месяцев путешествовал по Африке и читал лекции — повсюду его принимали с почетом.

26 марта 1898 года мореплаватель отправился в последний этап рейса. «Спрей» снова в водах Атлантики. Переполненный впечатлениями, Слокам всё чаще думал о родине. Через семнадцать дней плавания показался остров Святой Елены и «Спрей» отдал якорь в Джемстауне.

Следующий участок пути — до острова Вознесения — «Спрей» одолевает за неделю. 30 апреля он двинулся дальше, к острову Фернанду-ди-Норонья. До завершения кругосветного плавания остается преодолеть еще около 1100 миль.

Последние два дня полны напряженного ожидания. Наконец 8 мая 1898 года «Спрей» пересекает курс, которым открывал плавание. Кругосветный репс закончен. Впервые человек в одиночку обогнул земной шар.

Проходят дни и ночи, очередные мили остаются за кормой «Спрея». Слокам с триумфом ведет свое доблестное судно домой. Где бы ни появился «Спрей», его узнают сразу, ему салютуют военные корабли, поздравляют рыбаки...

18 мая, после трехлетнего путешествия, Слокам вновь наблюдает на небе Полярную звезду. Он минует Тринидад, ненадолго задерживается на острове Гренада, затем идет под прикрытием Антильских островов, останавливаясь на островах Доминика и Антигуа, где ему оказывают восторженный прием.

5 июня «Спрей» берет курс на мыс Гаттерас. Одинокому мореходу ещё раз приходится проявить терпение, когда штиль на несколько дней «сковывает» яхту. Вскоре мощный Гольфстрим подхватывает парусник, чтобы без задержки вести его к родным берегам. При сильных штормовых ветрах Слокам плывет на север.

25 июня — последнее испытание. На траверзе острова Файр «Спрей» борется со свирепым ураганом, буквально опустошившим побережье. К счастью, Слокам вовремя подготовился и, как и прежде, успешно справился с напором стихии.

27 июня, после полуночи, «Спрей» наконец достиг американского побережья. Так закончилось пионерское кругосветное плавание в одиночку, путешествие, занявшее три года, два месяца и два дня. Вскоре, как пишет Слокам, он поставил «Спрей» в устье реки в Фэрхейвене и «привязал его к тому же самому кедровому столбу, к которому он был привязан после спуска на воду».

Значение подвига Слокама определяется не только пионерским характером его рейса. Осуществляя плавание на собственноручно построенном судне, он продемонстрировал не только его надежность, но твердость духа и искусство мореплавателя. «Спрей» был не только первым парусником, обогнувшим земной шар и управлявшимся единственным человеком, но и одним из тех, кому довелось осуществить это лучше других. У Слокама — опытного мореплавателя — подход ко многим вопросам был своеобразным. К примеру, на «Спрее» не было столь необходимой подзорной трубы, а время указывали простые часы с помятым корпусом, купленные за один доллар.

Во время рейса, за исключением желудочных колик, этот пятидесятилетний моряк не жаловался на здоровье, прибавил полкило в весе, а по возвращении домой друзья нашли его даже помолодевшим. Дни великого рейса были лучшими в его жизни. «И счастливо текли мои дни, куда бы ни плыло мое судно...» — писал Слокам.

Великий мореплаватель ещё раз, уже в возрасте 65 лет, поднял паруса «Спрея». Никто не знает точно, какими были его намерения. Последний человек, повстречавший яхту Слокама, на вопрос, куда он плывет, получил ответ: «Далеко». С тех пор его больше не видел никто...

Рейс «Спрея» принес Слокаму широкую известность и признание. Во многом этому способствовала и его книга. В истории парусного спорта Слокаму по праву было отведено достойное место, чего, к сожалению, нельзя сказать в отношении таких великолепных моряков, как Енсен, Джилбой, или других предшественников Слокама.

Подвиг беспалого моряка

8. Говард Блэкберн — «Грейт Вестерн»

Человеком, который дважды доказал, что Атлантический океан можно пересечь даже в том случае, если руки лишены пальцев, был Говард Блэкберн.

Он родился в 1859 году на побережье Канады и с тринадцати лет плывал на различных судах по Атлантическому и Тихому океанам. Жизнь не баловала моряка, и Говард привык переносить трудности. Это был могучего телосложения богатырь, ростом 190 сантиметров, который не боялся никакой работы.

Зимой 1883 года Блэкберн промышлял палтуса близ Ньюфаундленда. Вместе с другим рыбаком, Уэлчем, на примерно шестиметровой дори они выбирали из сетей рыбу и переправляли её на баркентину, стоявшую на якоре. Однажды погода вдруг резко испортилась. Посыпал колючий мелкий снег, и явно надвигался шторм. Когда оба моряка собирали расставленные рыболовные снасти, их захватил сильный снежный шквал. Не успели выбрать ещё и половины снастей, как вихрь поднялся со стороны баркентины, а снежная пелена затрудняла видимость. Рыбаки принялись изо всех сил грести к судну. Проходил час за часом, ветер всё усиливался, росли волны, а борющиеся со стихией люди не могли приблизиться к баркентине, огни которой порой мелькали в ночной тьме. Поняв всю тщетность своих усилий, они стали на якорь и, коченея от холода, принялись вычерпывать воду, заливавшую дори...

Когда взшло солнце, рыбаки обнаружили, что они совсем одни во власти метели, мороза и огромных волн. Впереди безнадежная борьба — 50 миль пути на веслах. Чтобы облегчить лодку, рыбаки выбросили рыбу и снасти и двинулись на север.

Блэкберн потерял рукавицы и обморозил руки. Опасаясь, что руки отнимутся и он не сможет грести (а это было равносильно смерти), Блэкберн судорожно сжал рукоятки весел. Мороз и вода превратили кисти рук в обледеневшие тиски, с помощью которых он продолжал работать веслами. Так прошел день. Ночью от холода и истощения скончался Уэлч. Блэкберн передвинул тело умершего на корму в качестве балласта. Трудно передать страдания окоченевшего, голодного, лишенного возможности хоть немного передохнуть, содравшего до костей отмороженные ладони Блэкберна, который дни и ночи греб к спасительной земле — на север. Пять дней и ночей боролся за жизнь отважный моряк, метр за метром продвигая дори к берегу, к людям.

Железный организм Блэкберна вынес это чудовищное испытание. Но он заплатил за него потерей пальцев обеих рук, пяти пальцев ноги и пятки.

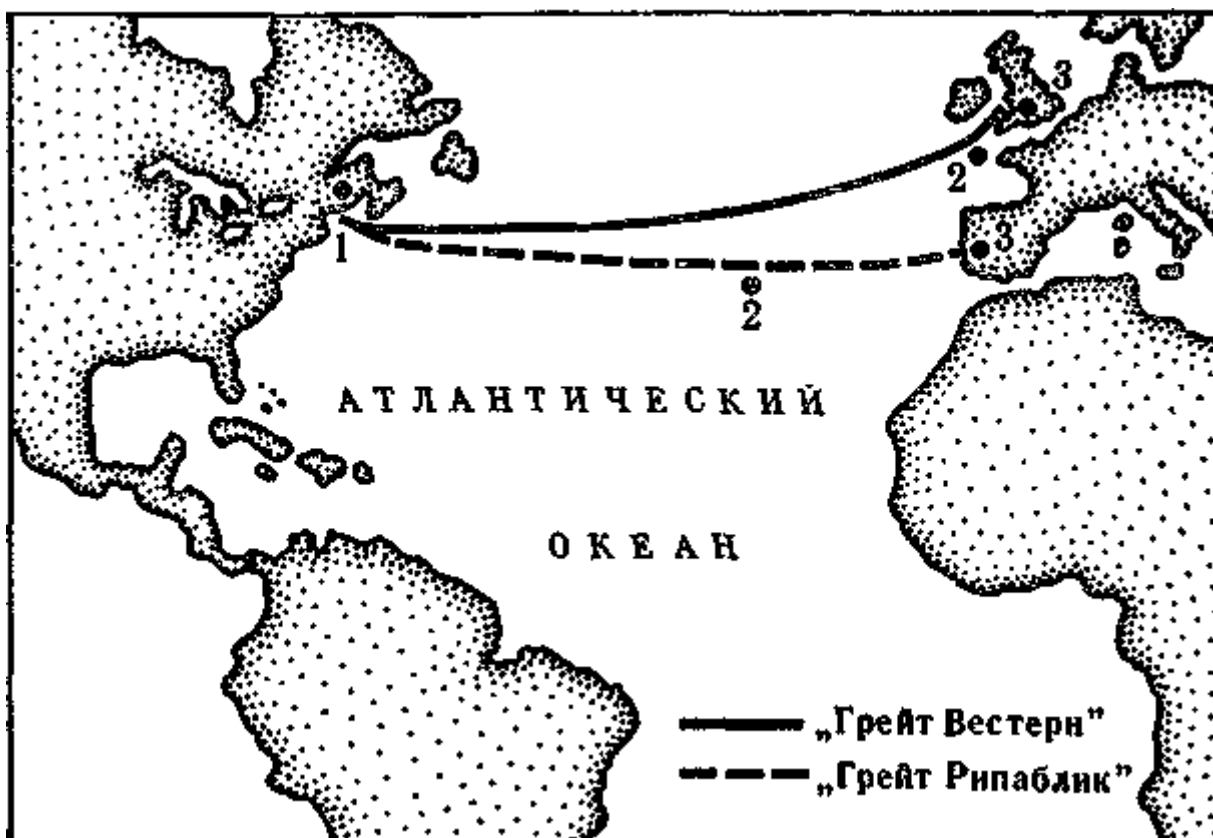
По возвращении в Глостер Блэкберна встречали как героя. Местная газета организовала сбор пожертвований, которые составили сумму 500 долларов. На эти деньги Блэкберн открыл небольшую лавку. Как только ему удалось скопить денег, он передал 500 долларов на благотворительные цели.

Но горячий темперамент не позволил Блэкберну долго прозябать в однообразии торгашеской жизни. Захваченный золотой лихорадкой, он вместе с группой золотоискателей отправился на Аляску. Вернулся на костылях, не добыв ни грамма золотого песка.

Однако полный веры в свои силы, под впечатлением рассказов Слокама, он загорелся мыслью о плавании в одиночку. Пересечь одному на маленькой дери безбрежный океан? Уж он-то кое-что понимает в этом! Решение было принято быстро. Это будет рейс от Глостера на Североамериканском континенте до Глостера на побережье Великобритании.

Утром 18 июня 1899 года Блэкберн в безупречном костюме, провожаемый напутствиями и пожеланиями, поднялся на палубу своего парусника и вышел в море. «Грейт Вестерн» представлял собой шлюп длиной 9,1 метра и шириной 2,6 метра. Чтобы справиться с нелегким в управлении парусным вооружением, Блэкберн придумал ряд усовершенствований с учетом своих возможностей. Под палубой разместил запасы продовольствия на 100 дней пути, 250 литров пресной воды, запас спиртных напитков и табака. Не забыт был комплект морских навигационных карт и компас.

Несмотря на тяжелое увечье, моряку легко давалось управление судном. Рулевое колесо в отличие от румпеля было предпочтительнее в его положении. Шкоты и фалы он выбирал, обвивая их вокруг локтей или, если они были под большой нагрузкой, вокруг туловища, а затем закладывал за утки. В случае необходимости помогал себе зубами.



Первый и второй рейсы Блэкберна.

Первый рейс, трасса «Грейт Вестерн» (на карте обозначен сплошной линией):

1—Глостер (США); 2 —острова Силли; 3 — Глостер (Англия).

Второй рейс, трасса «Грейт Рипаблик» (обозначен прерывистой линией):

1- Глостер (США); 2 — Азорские острова; 3 — Лиссабон.

На второй день после выхода в море Блэкберн почувствовал резкую боль в искалеченных ступнях. Не помогли и припасенные на шлюпе лекарства. Боли с каждым днем усиливались. Началась горячка, и Блэкберн подумывал о возвращении. Каждый час отдалял моряка от берега и уменьшал шансы на спасение в том случае, если горячка и боль полностью лишат его сил.

Умеренный западный ветер медленно, но верно уносил шлюп вперед, не требуя от Блэкберна каких-либо усилий. Возможно, это повлияло на его решение. Боли постепенно стихли, восстановился аппетит, возвращались силы и вера в то, что он достигнет Европы.

Интересен был распорядок дня Блэкберна. В полдень он ложился спать, чтобы после пятчасового сна, во время которого судно дрейфовало, заняться приготовлением горячей пищи. Затем он поднимал паруса и неумоимо плыл всю ночь. Утром разогревал и съедал завтрак и в 12 часов дня, после восемнадцатичасовой вахты, снова ложился спать.

Во время безветренной, штилевой погоды, когда паруса бессильно обвисали, Блэкберн разрешал себе более длительный отдых, выставляя на ночь большой фонарь. Как свидетельствуют его биографы, он не отказывал себе ни в крепкой сигаре, ни в стаканчике

горячительного напитка. В то же время питание моряка нельзя назвать изысканным: сухари, консервы, вяленые мясо и рыба, овсяные лепешки и картофель составляли его главный рацион.

«Грейт Вестерн» медленно, но неуклонно продвигался на восток. Ухудшения погоды шлюп переносил легко, что доказывало отличную его мореходность и незаурядные способности капитана. Встречи с кораблями скрасили Блэкберну тяжесть одиночества.

16 августа, утром, прямо по курсу моряк с большой радостью заметил очертания островов Силли — форпоста полуострова Корнуэлл. Миновав их, «Грейт Вестерн» двинулся на северо-восток, чтобы к вечеру следующего дня войти в Бристольский канал, ведущий к Глостеру.

19 августа, после шестидесятидвухдневного плавания, парусник вошел в реку Северн, затем на буксире был доставлен в Глостер. Блэкберна приветствовали тысячи жителей, а городские власти устроили в его честь прием.

Гонки без соперников

9. Говард Блэкберн — «Грейт Рипаблик»

Отважный Блэкберн не был намерен закончить свои рискованные океанские рейсы. Он заказал новую, более быстроходную яхту, назвав ее «Грейт Рипаблик». Размеры яхты — длина 7,6, ширина 2,1 метра. После нескольких испытаний были устранены обнаруженные неполадки, введены новые усовершенствования, и небольшая яхта, имеющая около 30 квадратных метров парусности, была готова к плаванию. Сорокадвухлетний моряк вызывал желающих состязаться с ним в гонках по маршруту Америка — Европа. «Если не найдется смелых, — предусмотрительно заявил он, — я отправлюсь один и пройду весь путь за сорок пять дней». Блэкберн не возражал, если стартующие яхты будут больше и быстроходнее, чем «Грейт Рипаблик».

Напрасно прождав соперников, Блэкберн 9 июня 1900 года, провожаемый ещё сердечнее, чем в первый раз, гордый тем, что соперников не оказалось, двинулся на восток.

Рейс начался не совсем удачно. Первые три дня из-за слабого ветра яхта двигалась медленно. Мореплаватель спокойно ждал более сильного ветра. На четвертый день утром с северо-востока подул ветер, который скоро достиг штормовой силы. Под ударами крутых волн яхта пятилась назад, неся лишь штормовой грот. Поскольку шквальный ветер продолжал набирать силу, Блэкберн выпустил плавучий якорь.

Через семь дней океан успокоился, и Блэкберн установил, что шторм отнес его на запад. Впервые за последние три дня, приняв горячую пищу, моряк прилегал отдохнуть. Ночью мимо прошел пароход, экипаж и пассажиры которого пожелали Блэкберну попутных ветров. На следующий день была ещё одна встреча с большим кораблем. Капитан предложил одинокому мореплавателю закончить рискованный рейс и перейти к нему на борт, но Блэкберн отказался. Снова заштормило. Борясь с разбушевавшимся океаном, Блэкберн плыл под штормовыми парусами. Голодный, измученный, промокший и одинокий моряк, против которого, казалось,

объединились и ветер, и океан, и увечье, упорно шел вперед. 24 июня волнение улеглось, а благоприятный ветер быстро помчал «Грейт Рипаблик» на восток — к Европе.

В течение следующей недели мореплаватель настойчиво наверстывал потерянное время, проходя свыше 100 миль в сутки. Азорские острова, к радости Блэкберна появившиеся прямо по курсу, он миновал 6 июля. Двадцать семь дней плавания были позади. (Слокам, который несколько лет назад следовал этой же трассой на своем превосходном, почти вдвое большем шлюпе «Спей», затратил на преодоление этого пути двадцать дней.)

После первых двух невероятно тяжелых недель, которые Блэкберн считал самыми трудными в своей мореходной практике, наступили дни отдыха. «Грейт Рипаблпк», плывя на восток при слабых ветрах, приближалась к Европе.

В середине июля судно опять столкнулось с яростью океана. Заливаемая волнами, терзаемая ураганом, яхта, казалось, ведет безнадежную борьбу. Но и на этот раз опыт и сила Блэкберна победили. Спустя трое суток, в течение которых моряк не покидал руля, океан успокоился, и, подгоняемая полным ветром, «Грейт Рипаблик», купаясь в лучах яркого солнца, преодолевала последние десятки миль океанского пути.

17 июля после полудня, через тридцать восемь дней после выхода из Глостера, Блэкберн увидел побережье Португалии, несколько южнее Лиссабона. Неполных тридцать девять дней потребовалось лишенному пальцев моряку, чтобы пересечь бурный океан.

Обратно мореплаватель, как и в первый раз, вернулся пароходом.

Блэкберн был на вершине славы. Получив немало наград, вызывая чувства уважения и восхищения, он мог бы теперь почивать на лаврах до конца своей жизни. Но он был полон энергии и сил и жаждал новых приключений.

Дважды преодолев океан, Блэкберн задумал пройти внутренними водными путями Северной Америки. В 1902 году на перестроенной «Грейт Рипаблик» он отправился через озера Онтарио, Эри, Гурон, Мичиган, затем вокруг Флориды в поисках золотых кладов. Как и много лет назад, он вернулся, не найдя клада и потеряв яхту, ничуть не омраченный неудачей.

7 июня 1903 года Блэкберн в третий раз направился в Атлантический океан. Теперь его планы были ещё более дерзновенны. Гигантский рейс по большому кругу: к Европе с течением Гольфстрим, затем вдоль Франции и Испании к Гибралтару. Оттуда в зону пассатов, к Антильским островам и, наконец, в родной Глостер.

Специально построенная для этой цели яхта «Америка» имела всего 5,1 метра длины и 1,5 метра ширины. Блэкберн верил в неё безгранично. Как всегда элегантный, в сопровождении друзей вступил он на палубу своего судна. Вскоре яхта и её капитан скрылись от взоров провожающих.

Поначалу «Америка» шла при слабых ветрах, уносимая Гольфстримом. После нескольких дней хорошей погоды с востока налетел шторм, бушевавший до следующего дня. Блэкберн переждал шторм на плавучем якоре. Вскоре «Америка» снова двинулась на восток. Прежде чем она миновала оконечность Новой Шотландии, новый шторм едва не потопил яхту и отнес её на запад.

Потеряны многие мили, завоеванные с таким трудом. Однако Блэкберна это не смутило — он поставил паруса и осторожно повел яхту вдоль побережья Новой Шотландии на восток.

На пятнадцатый день плавания на миниатюрное судно обрушился третий, ещё более сильный шторм. Одна из огромных волн залила «Америку». Вода смыла компас, испортила продукты, карты и книги. Сбравшись с силами, Блэкберн вычерпал воду, но он видел, что ветер опять сносит его на запад.

Вконец измученный, больной и ослабевший Блэкберн не мог продолжать рейс и завернул в Кларкс-Харбор.

Через несколько дней Блэкберн, немного окрепнув и вопреки уговорам отказаться от рейса, в конце июня снова вышел в океан. Следуя вдоль берегов Новой Шотландии на северо-запад, он дважды заходил в порты, чтобы укоротить мачту и приобрести компас. Счастье снова изменило мореплавателю. Когда яхта отходила от берега, штормовой ветер положил её на борт, и Блэкберн упал в воду. С невероятным усилием ему удалось взобраться на палубу и откачать воду. И снова, как в прошлый раз, вода смыла часть снаряжения и привела в негодность запасы продовольствия. Больной Блэкберн пытался двигаться на восток, но штормовые ветры сносили его на запад. Моряк понял, что должен капитулировать. Он повернул назад и через несколько дней был взят на борт проходившего мимо корабля.

«Я сделал всё, что было в моих силах. Но судьба была немилостива ко мне с самого начала...» — заявил Блэкберн о постигшей его неудаче.

Так закончились плавания Говарда Блэкберна, беспалого мореплавателя, человека огромной воли, отваги и мужества. Заслуживший всеобщее уважение моряк-одиночка дожил до глубокой старости. Когда в 1923 году Ален Жербо, признанный всеми великим мореплавателем-одиночкой, преодолел Атлантический океан за сто один день, 65-летний Блэкберн, прочитав об этом, задумчиво спросил: «Как вы думаете, что могло так задержать его в пути?»

Десятый одиночный мореплаватель

10. Людвиг Эйзенбрам — «Колумбия II»

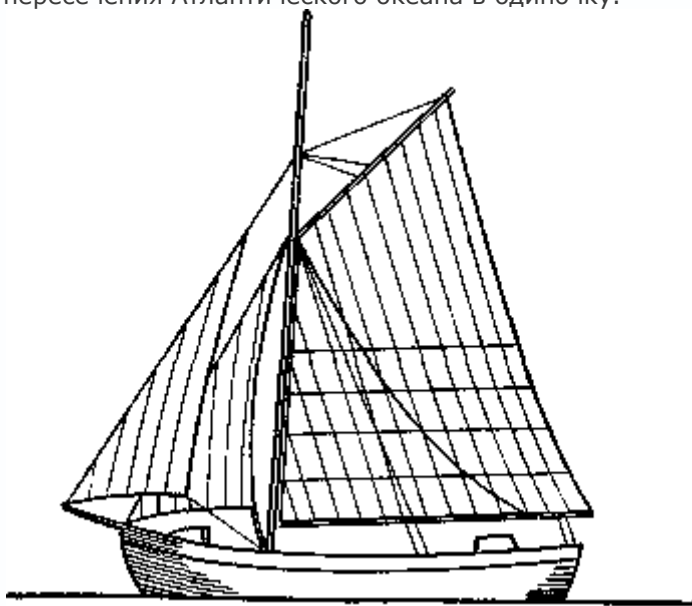
Еще одним мореплавателем, осуществившим в одиночку морской переход от берегов Северной Америки к Европе, был американец немецкого происхождения, капитан Людвиг Эйзенбрам.

11 августа 1903 года Эйзенбрам вышел из Бостона на яхте «Колумбия II», длина которой 5,8 метра, ширина 1,8 метра, и взял курс на Галифакс. 28 августа Эйзенбрам покидает Галифакс. 6

сентября во время шторма яхта едва не погибла. 23 октября «Колумбия II» благополучно вошла в порт Фуншал на острове Мадейра, а 20 ноября, через сто один день с начала плавания, «Колумбия II» — в Гибралтарском проливе.

Чтобы избежать неблагоприятных погодных условий, господствующих в это время года у северо-западного побережья Испании и Франции, Эйзенбрам направился в Средиземное море и в прекрасной форме и бодром настроении завершил свой рейс в Марселе.

Капитан и его маленькая яхта, которая ненамного превосходила по размерам «Америку» Блэкберна (5,1 метра), были восторженно встречены французами. Это был десятый случай пересечения Атлантического океана в одиночку.



«Колумбия II» под полными парусами.

На веслах через океан

11. Джозеф Нейлор

Идея преодоления океана на гребной лодке почти так же стара, как и замысел осуществления подобного рейса на паруснике.

Неизвестно, сколько лодок затонуло до 1896 года. В этом году два норвежских рыбака — Георг Харбо и Фрэнк Самуэльсон — переплыли Атлантический океан за пятьдесят пять дней в открытой гребной лодке длиной менее четырех метров.

В 1911 году американец Джозеф Нейлор задумал совершить этот переход в одиночку. Сведений об этом необыкновенном рейсе почти не сохранилось. Неизвестны даже размеры и название лодки Нейлора.

Нейлор отправился (вероятно, летом) из Бостона и благополучно достиг побережья Испании. Впрочем, некоторые источники подвергают сомнению этот подвиг.



Ньюфаундлендская лодка XIX века.

На такой весельной лодке провел свой рейс в одиночку через Атлантический океан Нейлор.

Четыре попытки

12. Томми Дрейк — «Сэр Фрэнсис», «Сэр Фрэнсис II», «Пилигрим», «Прогресс»

Томми Дрейк, прямой потомок знаменитого пирата, занимает среди мореплавателей-одиночек особое место. Его называли неудачником, и в этом есть большая доля истины. С необычайным упорством он пытался осуществить кругосветное плавание, но ему не везло. Три его яхты покоятся на морском дне. Дрейка называли также счастливым — и тоже не грешили против истины. Он трижды выходил целым и невредимым из морских катастроф, а это суждено далеко не каждому.

Первую из своих яхт — небольшую шхуну «Сэр Фрэнсис» — Дрейк построил в 1915 году своими руками. Шхуна имела 9,75 метра длины, 3,05 метра ширины. Киль, ахтерштевень и шпангоуты Дрейк сделал из дуба, обшивку и палубу — из кедра. Навигационное оборудование составляли: секстан, барометр, компас и... будильник.

Несколько лет Дрейк плавал у западного побережья Северной Америки, а затем побывал в Карибском море и портах Атлантического побережья. На обратном пути в Пьюджет-Саунд, после прохода через Панамский канал, шхуна, нагруженная коллекциями раковин, кораллов и губок, во время сильного шторма разбилась у берегов Мексики в заливе Теуантепек. Дрейк во время кораблекрушения не получил никаких телесных повреждений. Выброшенная же на берег шхуна сильно пострадала.

Дрейк ничуть не был обескуражен неудачей, и, построив новую яхту — «Сэр Фрэнсис II», он снова отправляется в путь. Неудачи и на этот раз преследуют его. Во время плавания у Больших

Антильских островов «Сэр Фрэнсис II» разбилась на коралловых рифах вблизи Кубы. Мореплаватель отделался легкими царапинами. Упорный Дрейк берется за постройку третьей яхты. Хотя Дрейк, в общем-то, не был суеверным, но свою очередную яхту он не стал называть именем предка-пирата. Дрейк дал ей имя «Пилигрим». Это была опять шхуна (длина 10,6 метра, ширина 3,4 метра, осадка 1,2 метра). Казалось, «Пилигрим» наконец-то принес счастье моряку. Подняв паруса, Дрейк снова пытается осуществить кругосветное плавание. «Пилигрим» благополучно плывет вдоль восточных берегов Американского континента, а затем несколько месяцев кружит по Карибскому морю.

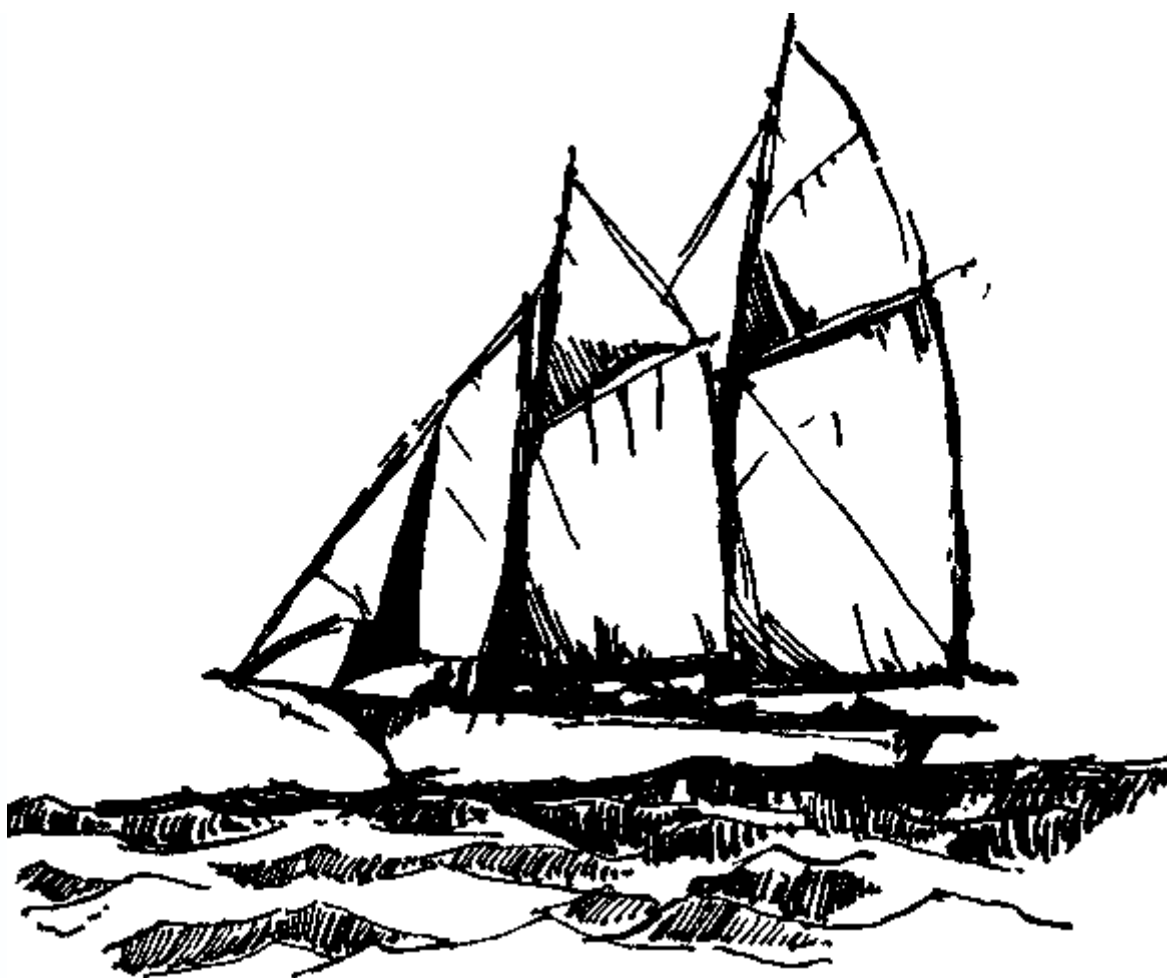
Из Нассау (Багамские острова) Дрейк отправился в Чарлстон (Южная Каролина), где в течение нескольких месяцев ремонтировал яхту перед плаванием через Атлантику. Хорошо подготовившись, он берет курс к берегам Европы мимо Азорских островов. У берегов Англии яхта попадает в тяжелый шторм — первый шторм за время плавания. После пятидесяти двух дней одиночного путешествия Дрейк делает остановку в Фое на Корнуэлле.

Затем «Пилигрим» входит в Темзу и Дрейк посещает родной Грейвзэнд, где он не был в течение пятидесяти лет. Моряка сердечно приветствуют, а его яхта становится предметом паломничества.

Дрейк направляет «Пшшгрпм» в Северное море, заходит в порты Норвегии, Швеции и Дании. Двигаясь в штормовую погоду у побережья Голландии, в условиях очень плохой видимости, «Пилигрим» разбивается у устья Шельды. Шестидесятишестилетнего моряка, спасшегося на шлюпке, подбирают рыбаки. Дрейк возвращается в Пью-жет-Саунд пароходом. Рейс «Пилигрима» продолжался три с лишним года, за это время яхта прошла 30 000 миль и посетила 117 портов.

Четвертой яхтой Дрейка была двухмачтовая шхуна «Прогресс» длиной 11,3 метра, шириной 3,7 метра, с осадкой 1,2 метра.

Семидесятилетний Дрейк осуществляет на «Прогрессе» очередной рейс вдоль Тихоокеанского побережья Северной Америки, а затем отправляется на Гавайские острова, которых достигает через двадцать восемь дней, преодолев 3000 миль. После продолжительного плавания среди Гавайев Дрейк отправился в обратный путь на континент, которого достиг за пятьдесят три дня. Этот рейс проходил в крайне тяжелых условиях: постоянно штормило, а встречные ветры мешали плыть с хорошей скоростью. К тому же мореплаватель серьезно повредил себе левую руку.



Самый неудачливый мореплаватель — Дрейк — четыре раза предпринимал попытку совершить кругосветное плавание. Шхуна «Пилигрим» была его третьим судном.

Из некоторых источников следует, что Дрейк наплавал за время своих вояжей в общей сложности 130000 миль.

Второй кругосветный рейс

13. Гарри Пиджен — «Островитянин»

Пожалуй, наиболее скромной и вместе с тем значительной личностью среди мореплавателей-одиночек был Гарри Пиджен. В сорокасемилетнем возрасте он вторым после Слокама, четверть века спустя после рейса «Спрея», обогнул земной шар.

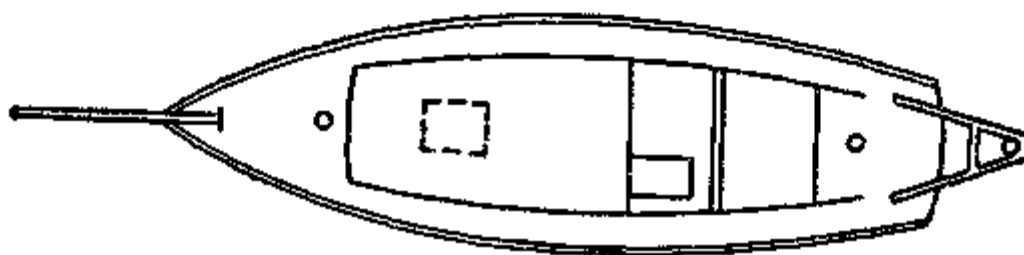
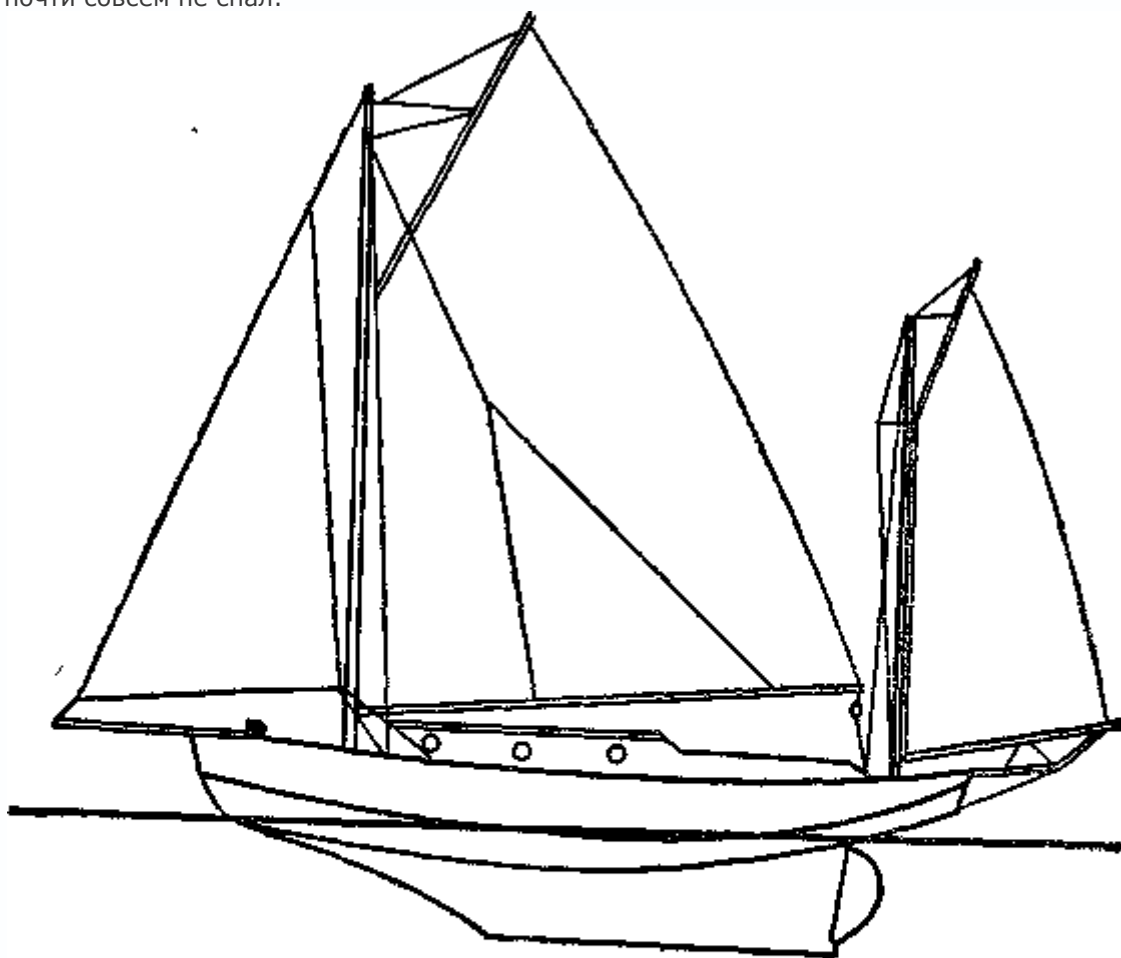
Пиджен родился в штате Айова, удаленном на тысячу миль от морского берега, но увидел море восемнадцатилетним юношей и навсегда был покорен им.

После того как ферма, на которой работал Пиджен, разорилась, он перебрался на побережье Калифорнии. Сначала Пиджен работал фотографом, затем — фоторепортером. Его всё больше и больше влекло море, и он всё чаще стал бывать в порту, где стояли яхты, и зачитывался книгами по мореплаванию. Шли годы, но практическое мореходство так и оставалось мечтой. Лишь на сорок пятом году жизни он решает построить яхту, чтобы совершить на ней кругосветное путешествие.

Полтора года ушло на изучение навигации и строительство яхты. «Островитянин» — яхта Пиджена — имел 10,5 метра длины, 3,2 метра ширины и осадку 1,5 метра.

Вскоре Пиджен впервые вышел в море. Во время всё более далеких прибрежных рейсов он накапливает мореходный опыт.

Первое одиночное плавание на «Островитянине» к Гавайским островам, расположенным в 2000 милях, по словам Пиджена, было величайшим приключением в его жизни. Это был первый серьезный экзамен по навигации. Отойдя от берегов Калифорнии, «Островитянин» хорошо выдерживал курс. Однако Пиджен не оставлял яхту без присмотра и первые несколько ночей почти совсем не спал.



«Островитянин» был судном, на котором второй раз в истории одиночного плавания на яхтах было совершено кругосветное путешествие.

Вскоре «Островитянин» вошел в зону постоянного северо-восточного ветра — пассата.

На двадцать пятый день плавания показались контуры земли, а затем и огни. На следующий день яхта прибыла в Гонолулу.

23 августа Пиджен отправляется в обратный путь. Отдавая себе отчет, что большую часть пути придется идти против ветра, и сознавая, что опыта у него маловато, моряк взял с собой спутника. 3 октября «Островитянин» благополучно закончил этот рейс. Пробный рейс к Гавайям подтвердил убеждение Пиджена, что его яхта, типа гафельного иола, является судном, которое оправдает возлагаемые на него надежды.

Предусмотрительный Пиджен весьма тщательно подготовился к длительному путешествию. Он обзавелся мореходными инструментами, лощиями и морскими навигационными картами.

Взял он с собой запас продовольствия: фасоль, горох, ряс, сушеные овощи, сахар, копченую грудинку и 300 литров пресной воды на 200 дней.

18 ноября 1921 года 47-летний Пиджен покидает Лос-Анджелес.

Пиджен не собирался ставить рекорды, он хотел своими глазами увидеть далекие острова южных морей.

«Зачем ты это делал?» — вопрос, с которым к моряку часто обращались после завершения одиночного рейса. Одной из наиболее веских причин, по словам Пиджена, было отсутствие средств на покупку судна больших размеров и на содержание экипажа. И в то же время, считал он, ничто не приносит такого удовлетворения, как возможность осуществить планы без чьей-либо помощи. Пиджен вспоминает, что по окончании экспедиции ему часто говорили: «Это как раз то, о чем я давно мечтал. Но тебе удалось это осуществить».

Первый этап плавания Пиджен решил завершить на Маркизских островах. Штормы и шквалы чередовались со штилями. Бывали дни, когда «Островитянин» продвигался вперед не более чем на одну милю. Тогда Пиджен мог позволить себе небольшую передышку. Однако, по его же словам, ему приходилось быть начеку днем и ночью, так как ветер мог подуть в любой момент и с самой неожиданной стороны.

21 декабря на 129° западной долготы «Островитянин» пересек экватор. Через несколько дней стали попадаться птицы, летящие в одном и том же направлении, и другие признаки близкой земли: скопления водорослей, черепахи и дрейфующие деревья. Первый этап плавания близился к концу.

Утром 30 декабря, когда «Островитянин» шел под пасмурным небом со скоростью трех узлов, вдруг на горизонте проступили контуры земли — Маркизские острова. А вскоре Пиджен стал на якорь у маленького островка близ Нуку-Хива. Он позавтракал и сбрил бороду.

Незадолго перед заходом солнца «Островитянин» стал на якорь в Тайога. На берегу Пиджена приветствовали жители острова. Островитянам не верилось, что этот внешне неприметный человек сумел в одиночку переплыть на небольшом паруснике безбрежный бурный океан.

Пиджен пробыл на Маркизских островах четыре месяца. Яхта за это время была отремонтирована и покрашена.

От Маркизских островов Пиджен намеревался плыть на Таити и выбрал путь через островное сито архипелага Туамоту, пользовавшегося из-за обилия коварных рифов недоброй славой.

3 мая 1922 года «Островитянин» покинул Нуку-Хиву и его гостеприимных жителей. Миновав остров Уа-Пу, яхта погрузилась в ночную тьму. А когда взошло солнце, вокруг снова расстился безбрежный океан. Яхта неслась на юго-запад, подгоняемая легким ветром. Стояла прекрасная погода, на третий день моряк, обвязавшись страховочным концом, искупался, плавая вокруг яхты.

Утром 12 мая на горизонте показался остров Такароа. Вскоре, подхваченный приливом, «Островитянин» вошел в обширную лагуну, на дне которой сквозь кристально чистую воду можно было разглядеть кораллы и великолепные раковины.

Островитяне приняли мореплавателя с традиционным для полинезийцев радушием. Пиджен ознакомился с местной кухней, первое место в которой занимает рыба, второе — собачина, а третье — говядина.

17 мая «Островитянин» покинул Такароа и сразу же встретился с сильным ветром, вскоре перешедшим в ураган. Мореплаватель спустил паруса и на одном стакселе следовал курсом на Таити, минуя атоллы Апатаки и Каукура.

«Островитянин» достиг Папеэте на Таити 21 мая. Пиджен был тепло встречен жителями, ибо весть о мореплавателе-одиночке разнеслась по всей Полинезии.

Пиджен был восхищен природой и людьми острова и решил задержаться здесь подольше. В его интересной книге описанию острова отведено значительное место.

Однако настал день, когда нужно было пускаться в дальнейший путь. 3 августа яхта вышла в море, взяв курс на архипелаг Самоа. 12 августа подули южные ветры. С зарифленными парусами «Островитянин» приближался к острову Мануа в Восточном Самоа. Вскоре Пиджен подошел к берегу и стал на якорь с подветренной стороны, в бухте Фалеасау.

Пиджен отправился знакомиться с островом. Принимали его повсюду доброжелательно и угощали местным напитком — кавой. Пиджен приглашал новых друзей к себе на яхту, рассказывал о своих приключениях, купался, фотографировал, много гулял...

Захваченный новыми впечатлениями, Пиджен не заметил, что провел целый месяц среди гостеприимных полинезийцев.

23 октября «Островитянин» уже в пути. Проливные дожди затрудняли астрономические наблюдения, но Пиджен не боялся сбиться с курса. На третий день появилось много птиц, что свидетельствовало о близости берега, но дождь и мгла по-прежнему ограничивали видимость. Только 29 октября после захода солнца мореплаватель разглядел свет маяка Вайлангилала. Наутро показали первые из 250 островов Фиджи. Держа курс на остров Вити-Леву, Пиджен вскоре пересек 180-й меридиан.

Огни морских маяков и имевшаяся карта позволяли Пиджену ориентироваться среди рифов, усеянных островами разбитых судов. Преодолев в трудных условиях и при плохой видимости последний отрезок пути среди мелей и рифов, 2 ноября «Островитянин» вошел в Суву.

25 апреля 1923 года «Островитянин» вновь отправился на запад. На восьмой день плавания подул сильный ветер, пошел дождь и океан покрылся белыми пенными гребнями. После захода солнца ветер настолько усилился, что Пиджен плыл только под стакселем и бизанью, держа курс на Новые Гебриды.

Вскоре «Островитянин» прибыл в Порт-Виду на острове Эфате, на котором Пиджен провел немало чудесных дней.

25 мая «Островитянин» двинулся дальше. Вскоре Пиджен заметил справа по борту курящийся вулкан острова Амбрим. Причаливая то к одному, то к другому островку, моряк предпринимал продолжительные прогулки в глубь территории и изучал обычаи туземцев.

29 мая яхта вышла в океан и направилась при сильном ветре на юго-запад, к Новой Гвинее. В течение многих дней Пиджену приходится идти с зарифленными парусами и тратить много сил на управление яхтой.

10 июня Пиджен увидел побережье Новой Гвинеи. Сначала показались многочисленные островки. Плутая между ними, Пиджен достиг Порт-Морсби.

27 июня «Островитянин» отплыл к острову Вале. Это был короткий переход, но, по выражению самого Пиджена, он никогда не встречал такого коварного океана. После нескольких злоключений моряк все же добрался до Вале.

1 июля «Островитянин» направился к Торресову проливу. При хорошей погоде и попутном ветре яхта быстро продвигается на юго-запад. В Торресовом проливе Пиджен задержался на островах Реннелл и Терсди.

7 августа «Островитянин» через Арафурское море направился к острову Тимор. На девятый день перед заходом солнца моряк увидел остров. Двое суток он шел вдоль его побережья и остановился в Купанге, где гостил десять дней. Пиджена хорошо принимали, и он не переставал восторгаться обилием и разнообразием плодов и пальмовым сахаром.

28 августа яхта снова в пути. Вот она, подхваченная течением, вместе с попутным ветром понеслась на запад, к острову Рождества. Стали встречаться киты, а от фосфоресцирующего

моря трудно оторвать взгляд... Тем не менее начинает сказываться монотонность долгого рейса и чувство одиночества. Но океан не дает времени скучать. Вскоре ночью «Островитянин», преодолевая ветер и волны, приблизился к острову Рождества. Здесь яхта повстречала пароход того же названия, капитан которого пригласил Пиджена на званый обед.

Среди жителей острова Рождества Пиджен провел пять счастливых дней. Затем он двинулся дальше. Радиотелеграф (в то время техническая новинка) оповещал мир о путешествии моряка-одиночки.

15 сентября «Островитянин», удалившийся в просторы Индийского океана, достигает Кокосовых островов. Для жителей островов, куда почтовый пароход заглядывает лишь четыре раза в год, появление человека, путешествующего вокруг земли в одиночку, было большим событием.

23 сентября Пиджен начинает новый и притом один из самых длинных участков пути — от Кокосовых островов до острова Родригес. Ветер, поначалу слабый, внезапно перешел в ураган, долго терзавший паруса, а высокие волны швыряли яхту, словно щепку. Выбитый из колеи морского плавания частыми высадками на берег, Пиджен чувствовал себя не очень уверенно. Под стакселем и с зарифленной бизанью «Островитянин» продвигался на запад. Однажды, несмотря на уменьшенную парусность, яхта от захода до восхода солнца прошла 70 миль. Пиджен вновь почувствовал себя превосходно. Яхта мчалась к острову Родригес, куда она прибыла 13 октября, после трехнедельного перехода. На маленьком гористом островке, окруженном рифами, Пиджен провел пятнадцать дней, неустанно готовясь к дальнейшим переходам.

Утром 28 октября «Островитянин» снялся с якоря и направился к побережью Южной Африки. После захода на остров Маврикий, где Пиджен провел месяц, «Островитянин» опять поднимает паруса.

Плавание продолжалось. Однажды, беря рифы у парусов, Пиджен получил такой сильный удар гиком по голове, что едва не потерял сознание. Если бы это случилось, неуправляемый «Островитянин» вполне мог разбиться на рифах, окружающих остров Реюньон, мимо которого тогда проходила яхта. С гротом, наполненным легким ветром, яхта пересекала Мозамбикский пролив, и уже через неделю Пиджену открылись зеленые холмы Наталя. Сильные порывы юго-восточного ветра обеспечили «Островитянину» быстрый переход к гавани Дурбана, куда яхта прибыла 23 декабря.

27 января 1924 года, подготовившись к плаванию вокруг мыса Доброй Надежды и отклонив предложения многих лиц, желавших разделить с ним путешествие, Пиджен выходит в океан.

Два дня «Островитянин» под штормовым стакселем и с зарифленной бизанью противостоит налетавшему с запада шторму. Когда не выдержавший напора ветра стаксель начал рваться,

Пиджен снял его и вытравил плавучий якорь. Последний, однако, мало помог. Положение ухудшалось. Моряк стал поспешно чинить парус, и только после его установки «Островитянин» стал понемногу отходить от опасного берега. Затем яхта обогнула прибрежные дюны, неуклонно двигаясь на запад...

Когда яхта снова оказалась под прикрытием берега, плыть стало легче. Теперь Пиджен мог спуститься в каюту, отдохнуть и просушить одежду, так как вымок он до нитки, озяб и выбился из сил. Когда на следующее утро он вышел на палубу, яхта спокойно плыла под защитой горной гряды и через день прибыла в Кейптаун. Восемнадцать дней кряду в состоянии полной готовности яхты ожидал Пиджен улучшения погоды. Во время стоянки, сопровождаемой неизменными визитами и новыми знакомствами, Пиджен посещает окрестности, восхищаясь великолепной растительностью и климатом, так напомнившими ему Калифорнию.

Запасшись провиантом, сопровождаемый добрыми напутствиями, Пиджен 3 июня отплывает. На третью ночь после выхода из Кейптауна, когда яхта уже значительно удалилась от берега, Пиджен спустился в каюту, чтобы немного передохнуть. В это время ветер, по которому держала курс идущая с закрепленным рулем яхта, изменил направление, и «Островитянина» понесло к берегу. Когда моряк выскочил на палубу, нос яхты уткнулся в берег. Кругом kloкотал прибой. «Конец моему путешествию!» — воскликнул в порыве отчаяния Пиджен.

Утром моряк увидел, что яхта застряла в небольшой песчаной бухточке по соседству с грозными рифами. Наступил отлив, и яхта оказалась на берегу. Между тем погода ухудшилась и сильные удары волн продвинули яхту ещё выше на берег. На следующий день на место происшествия прибыло немало людей, были доставлены подкладки и катки, чтобы сдвинуть «Островитянина» на воду. Предпринятые усилия увенчались успехом, яхта вновь закачалась на волнах.

17 июня Пиджен вернулся в Кейптаун, чтобы проверить, пригодна ли яхта к дальнейшему плаванию. Но хорошая конструкция и прекрасное исполнение яхты позволили ей с честью перенести серьезные испытания. Однако осторожный мореплаватель, учитывая начавшуюся африканскую зиму и сильные северо-западные ветры, решил задержаться в Кейптауне до конца августа.

22 августа «Островитянин», прекрасно подготовленный к плаванию, во второй раз покидает Кейптаун. Наступила весна южного полушария, и, словно вознаграждая морехода за все испытания, рейс продолжается в солнечную погоду. Плывая среди летучих рыб, солнца и при попутных, хотя и сильных, ветрах, «Островитянин» продолжал своё кругосветное путешествие, разрезая небесно-голубые воды Атлантики.

Согласно обсервации, на семнадцатый день плавания яхта находилась уже в 60 милях от острова Святой Елены. На следующий день Пиджен увидел его обрывистые берега. Несколько

часов спустя «Островитянин» вошел в гавань Джемстауна. На затерянном в океане острове всё ещё помнили о капитане Джошуа Слокаме, который останавливался здесь в 1898 году по пути на родину. Пиджен оказался достойным преемником капитана Слокама.

22 октября пополудни «Островитянин» был готов к выходу в море. Следующий участок пути — к острову Вознесения — оказался одним из наиболее легких во всем путешествии. При постоянном ветре яхта быстро рассекала спокойные в это время года воды Атлантики. Некоторое разнообразие в монотонность плавания вносили лишь летучие рыбы да появление китов.

30 декабря в лучах заходящего солнца моряк заметил вершину вулкана возникшего на горизонте острова Вознесения. На этом скалистом острове, где проживало всего несколько десятков людей, Пиджен провел две недели.

15 декабря Пиджен, снабженный свежими овощами и фруктами, взял курс к берегам Америки. При попутном ветре яхта преодолевает остаток пути через Южную Атлантику, двигаясь почти точно на запад.

Подход к острову Фернанду-ди-Норонья, который Пиджен увидел 26 декабря, оказался трудным. Лавируя среди мелких островков и скал, моряк приблизился к острову, но новые препятствия вынудили его отойти, направив яхту на северо-запад.

В последний день 1924 года под проливным дождем Пиджен во второй раз за время своего путешествия пересек экватор. Вскоре погода значительно ухудшается, и «Островитянин» на зарифленных парусах мчится с северо-восточным пассатом.

10 января 1925 года, после полуночи, яхта чуть не столкнулась с большим судном, шедшим параллельным курсом. Вся коллизия продолжалась едва ли пять минут, но, как пишет Пиджен, это были самые грозные минуты путешествия. «Островитянин» понес значительные повреждения, в частности был сломан бушприт. Пиджен, занятый спасением яхты, успел лишь заметить, что виновником происшествия был танкер, направлявшийся, очевидно, в Буэнос-Айрес.

Кое-как устранив неполадки, «Островитянин» продолжает рейс, взяв курс на Тринидад. Сильные переменные ветры требуют от моряка неусыпного внимания. Большую часть пути яхта проходит только на зарифленных парусах.

18 января после дождливой ночи подул слабый ветер, но ещё не успокоившийся океан по-прежнему гневно швырял яхту из стороны в сторону. Одна из огромных волн едва не потопила яхту, обрушившись на неё с невероятной силой. Но вскоре погода улучшилась, и «Островитянин» после тридцатипятидневного океанского плавания достиг острова Тринидад, став 20 января на якорь в Порт-оф-Спейн

Воспользовавшись старой картой, Пиджен путешествовал по острову, казавшемуся ему сплошным ботаническим садом. Он принял участие в феерическом карнавале и приобрел немало друзей. Отдохнув, Пиджен приступил к ремонту яхты, на что ушло немало дней. Затем он пошел

к Брайтону, посетил Питчлейк, направился к Скотлэнд-Бей. Здесь с первым благоприятным приливом «Островитянин» был установлен на песчаном пляже для очистки и покраски.

18 апреля 1925 года яхта Пиджена отправилась к Панамскому каналу, куда она прибыла 2 мая, и вместе с большим пароходом вошла в Колон. Так завершилось это долгое путешествие Пиджена через три океана. В зоне канала мореплаватель задержался на три месяца. После многих походов в глубь Панама 7 августа Пиджен отправился в дальнейший путь. Перед мореплавателем, который, проходя Панамским каналом, как бы открывал новый путь для кругосветного плавания на яхте, снова раскинулся Тихий океан.



Маршрут кругосветного рейса Пиджена.

1 – Лос-Анджелес; 2 – остров Гуадалупе; 3 – остров Нуку-Хива (Маркизские острова); 4 – острова Туамоту; 5 – Папееате (остров Таити); 6 – Сува (острова Фиджи); 7 – Порт-Морсби (Новая Гвинея); 8 – Торресов пролив; 9 – Арафурское море; 10 – Купанг (остров Тимор); 11 – остров Рождества; 12 – Кокосовые острова; 13 – остров Родригес; 14 – остров Маврикий; 15 – Дурбан; 16 – Кейптаун; 17 – остров Святой Елены; 18 – остров Вознесения; 19 – остров Фернанду-ди-Норонья; 20 – остров Барбадос; 21 – Панамский канал; 22 – остров Клиппертон; 23 (1) – Лос-Анджелес.

Последний этап пути к Лос-Анджелесу был не только длинным, но и довольно трудным. Поначалу всё складывалось удачно. 10 августа, воспользовавшись кратковременным штилем, моряк даже купался в океане. Но уже на другой день поднялся ветер. Под проливным дождем, с зарифленным гротом, «Островитянин» с трудом пробивался на запад. На следующий день наступило затишье, потом снова подул порывистый ветер, сменившийся штилем. В условиях этой

неустойчивой погоды со сменяющимися друг друга дождями, шквалами и тропическим зноем прошли следующие дни...

Пиджену довелось наблюдать богатое видовое разнообразие рыб и других жизненных форм, населяющих теплые воды экваториальной части Тихого океана. Черепахи, летучие рыбы, акулы и дельфины постоянно сопровождали «Островитянина». Однако встречные или, что значительно хуже, слабые попутные ветры вынуждают яхту делать в сутки не более десяти миль.

10 сентября в двух милях от «Островитянина» прошло небольшое судно. Даже это незначительное событие отвлекло Пиджена от всё более тяготящего его одиночества.

12 сентября, идя при умеренном южном ветре, Пиджен видит множество птиц и трех китов. Появление птиц он воспринимает за верный признак близкой земли. Южный ветер удерживается в течение нескольких дней, рыб и птиц становится всё больше.

22 сентября «Островитянин» прошел мимо острова Клиппертон. Морехода по-прежнему сопровождают неблагоприятные ветры. После шести недель пребывания в океане от Лос-Анджелеса его отделяет еще свыше 1500 миль. Яхта берет курс на запад. Корпус «Островитянина» постепенно обрастает водорослями, и Пиджен, чтобы избежать снижения скорости: яхты, систематически счищает водоросли специально изготовленным скребком.

В записях мореплавателя часто повторяются слова: «назойливые переменные ветры», «постоянные штили», «порывистые ветры с дождем». Несмотря на эти трудности, гнетущее чувство одиночества, сказывающуюся физическую и моральную усталость, вызванную более чем трехлетним плаванием, стойкий Пиджен медленно, но неуклонно замыкал круг своего пути.

Последующие дни проходят столь же однообразно. Единственное развлечение — ловля рыбы и наблюдение за жизнью моря. Наконец настал долгожданный миг — 28 октября «Островитянин», продвигающийся в шквальных порывах норд-оста, пересекает свой первоначальный курс и завершает кругосветное путешествие. Это второе в мире кругосветное плавание, совершенное моряком-одиночкой. Впереди — путь домой.

Затем последовали несколько дней тяжелого плавания, короткая передышка и новая атака океана с юго-запада. Именно в это время ураганы опустошили побережье Мексики.

По расчетам Пиджена, 28 октября «Островитянин» находился на 33°30' северной широты и 120°30' западной долготы. На следующий день Пиджен, к своей великой радости, узнал остров Сан-Клементе. Ведь именно отсюда четыре года назад он отправился в плавание, ставшее кругосветным! Здесь он учился управлять парусами! Здесь познавал законы моря!

В полдень 31 октября 1925 года «Островитянин» прибыл в Лос-Анджелес, завершив своё великолепное плавание, продолжавшееся 3 года, 11 месяцев и 13 дней.

«Меня часто спрашивают, — писал Пиджен, — в какой мере „Островитянин“ может конкурировать с яхтами других типов. Но у меня нет опыта плавания на других яхтах. Думаю, что

я смог бы провести плавание на любом хорошо построенном судне таких же размеров, но ни на одном из них путешествие не было бы более легким. Я предпринял путешествие, чтобы посетить наиболее интересные места. Улисс прославился своими приключениями во время возвращения из Трои. Я же по возможности старался избегать приключений. Дни плавания были самыми лучшими днями в моей жизни».

Прошли годы. Через семь лет отважный мореплаватель ещё раз отправился вокруг земли на безотказном «Островитянине». Скромно и без шума повторил он величайший из морских подвигов.

В погоне за солнцем

14. Ален Жербо — «Файеркрест»

В апреле 1923 года из порта Канн, расположенного на юге Франции, отошел небольшой тендер «Файеркрест» с единственным человеком на борту, Ален Жербо — так звали молодого худощавого мужчину, задавшегося целью достичь Северной Америки.

«Файеркрест», имевший 10,9 метра в длину при ширине 2,6 метра и с осадкой 1,8 метра, представлял собой типичный тендер. Внушительный балласт — 3 тонны свинца в фальшкиле и 3 тонны внутреннего балласта — обеспечивал хорошую остойчивость парусника. Несмотря на то что судно было построено более тридцати лет назад, его дубовая обшивка находилась в прекрасном состоянии.

Капитана тендера никто не знал. Он был скорее известен среди любителей тенниса, в который играл мастерски. Но ему вскоре предстояло прославить парусный спорт; его и до настоящего времени считают выдающимся мореплавателем.

Тридцатилетний Жербо в противоположность своим знаменитым предшественникам не был профессиональным моряком. Но он так же, как они, любил море.

После выхода из порта «Файеркрест» взял курс на юго-запад. Через шестнадцать дней плавания в условиях переменной погоды Жербо достиг Гибралтара, где задержался на две недели для тщательной подготовки яхты к атлантическому рейсу. Жербо взял с собой в плавание 150 килограммов продовольствия и 300 литров пресной воды.

6 июня Жербо выходит в океан. Перед ним 4000 миль пути через просторы Атлантики. Двумя днями позже «Файеркрест» был подхвачен пассатом, который погнал его на юго-запад. Поскольку тендер не мог выдерживать курс без участия рулевого, Жербо приходилось отсиживать на вахте по двенадцать часов в сутки. Он вставал в пять часов утра, от шести до восемнадцати часов проводил на руле, а остальное время отдыхал и спал, поставив «Файеркрест» в дрейф. В сутки тендер проходил от 50 до 90 миль. Мореплаватель довольно быстро приобрел необходимую сноровку: и управление яхтой, шедшей в фордевинд, и повседневные хозяйственные дела доставляли ему всё меньше хлопот.

По мере удаления от берега пассат настолько усилился, что мореплавателю пришлось зарифить паруса, ставить штормовые паруса и устранять повреждения такелажа. Некоторое разнообразие в монотонность одиночного плавания внесла встреча с парходом. 17 июня парусник прошел в 50 милях от острова Мадейра.

После многочисленных попыток уменьшить площадь грота Жербо добился безопасного плавания с закрепленным рулем. Правда, это привело к снижению скорости, но зато появившаяся возможность плыть безостановочно круглые сутки компенсировала потерю. Наконец-то мореплаватель мог немного передохнуть, посвятить больше времени боцманским работам и наслаждаться океаном и солнцем (что однажды чуть не привело его к тепловому удару).

В начале июля Жербо встречается с сильными ветрами, на этот раз южного и юго-западного направлений. К ним присоединились тропические ливни, и только через пять дней установилась хорошая погода с попутным ветром. Но плавание по океану ставит перед Жербо всё новые проблемы. Через месяц после выхода в океан оказалось, что большая часть пресной воды, хранившейся в дубовых бочонках, оказалась непригодной к употреблению. А до Нью-Йорка еще 2500 миль. Оставшиеся 50 литров воды Жербо приходится делить на мизерные порции. Правда, прошедшие вскоре дожди позволяют моряку пополнить её запасы.

Но не кончаются хлопоты с парусами. Под шквальными порывами ветра рвется парусина, и паруса постоянно требуют починки. Уже на половине пути через Атлантику на парусах не было ни единого шва, не перешитого хотя бы раз заново.

13 июля, убирая кливер, моряк, стоявший на бушприте, поскользнулся и упал в воду. К счастью, ему удалось ухватиться за штаг и взобраться на палубу.

Летучие рыбы, попадавшие на палубу, дополняли скудное меню. В своей кладовой Жербо имел только солонину, сухари, масло, варенье и картофель.

По мере того как солнце всё выше поднималось над «Файеркрестом», мореплаватель всё больше страдал от зноя и жажды. Располагая лишь одним стаканом воды в день, Жербо испытывал большие мучения. Боль в распухшем горле и общая слабость привели к тому, что, пока моряк метался в горячке в своей раскаленной каюте, тендер в течение трех суток дрейфовал в океане. Когда вновь подул ветер, состояние Жербо улучшилось, и он смог загарпунить рыбу.

4 августа, на шестидесятый день плавания, на западной стороне горизонта стали собираться темные тучи, прорезаемые тут и там вспышками молний. Моряк с надеждой ожидал бури. Вскоре налетел сильный шквал и с неба обрушились дождевые потоки. В бочонках «Файеркреста» прибавилось 50 литров пресной воды. Море и небо, как писал Жербо, обеспечили его пищей. Теперь моряк уже не так спешил в Нью-Йорк — в океане он чувствовал себя как дома...

Вопреки стрелкам на морских картах, изображающим попутное направление ветра, «Файеркресту» приходилось иметь дело лишь со встречными западными ветрами. Ему предстояло ещё пройти полторы тысячи миль, а яхта слишком медленно приближалась к побережью Северной Америки.

Как проводил он время среди безбрежного океана на одиннадцатиметровой яхте? Три раза в день Жербо на маленькой подвесной печке готовил себе пищу, часами чинил разлезавшиеся паруса (это было его основным бедствием) и исправлял такелаж, ловил рыбу, управлял тендером, а когда вечером спускался в каюту, падал на койку замертво и мгновенно погружался в сон (который, впрочем, он вынужден был неоднократно прерывать, чтобы проверить курс «Файеркреста»).

Однажды, когда ветер и высокие волны с огромной силой обрушились на «Файеркрест», а рвущиеся паруса не гарантировали больше безопасности плавания, Жербо стал на плавучий якорь. После ночного дрейфа он пришел к выводу, что польза от плавучего якоря минимальна, и решил больше к нему не прибегать...

А погода всё не улучшалась: сильные шквальные ветры, дожди и огромные волны затрудняли плавание. Именно тогда моряк решил заменить гафельное вооружение бермудским и укоротить бушприт.

20 августа Жербо перенес особенно тяжелый шторм. Ветер достигал скорости урагана, океан кипел... Штормуя с зарифленными парусами, моряк вдруг увидел огромный вал, с ревом надвигавшийся на тендер. Жербо пришлось вскарабкаться на мачту. Волна обрушилась на судно, закрыв весь корпус. «Файеркрест» потерял бушприт и часть такелажа. С риском для жизни после многократных попыток моряку удалось втащить на палубу сломанную часть бушприта, угрожавшую пробить корпус тендера, и закрепить канаты. Вконец измученный, промокший и голодный, он заснул под шум перекачивающихся через палубу волн.

Через несколько дней вода в море стала теплее, что свидетельствовало о близости Гольфстрима. Затем появились птицы — предвестники близкой земли.

28 августа, после почти трех месяцев плавания в полном одиночестве, «Файеркрест» повстречал пароход. В последующие дни — новые встречи. Во время одной из таких встреч Жербо снабдили пресной водой, коньяком и консервами. Затем море окутал туман, и «Файеркресту» неоднократно угрожало столкновение с проходящими вблизи кораблями. Но всё окончилось благополучно, и 10 сентября на рассвете моряк увидел Североамериканский континент.

Итак, на сто вторые сутки рейса по океану, 15 сентября, Ален Жербо достиг Нью-Йорка, завершив первый этап кругосветного плавания.

Стоянка «Файеркреста» в Нью-Йорке длилась более года. За это время моряк написал свою первую книгу — «В одиночку через Атлантику». Путешествие принесло ему славу. Жербо получил немало предложений сопровождать его в рейсе, которые он отклонил. Мореплаватель готовил тендер к переходу через Тихий океан. «Файеркрест» получил новый комплект парусов. Без гафельного паруса, с укороченным бушпритом и с бермудским вооружением яхта стала гораздо легче в управлении. Изменил Жербо и состав продовольственных запасов, отказавшись от солонины. Новая керосиновая печка должна была обеспечить приготовление пищи в любую погоду.

Что касается навигационного оборудования, то моряк считал, что оно выдержало испытание во время прошлого рейса, и решил оставить на тендере свой старый секстан и два хронометра. Часть оборудования яхты была выписана из Франции.

1 ноября 1924 года «Файеркрест» с двухмесячным запасом продовольствия покидает Нью-Йорк и берет курс на юг, к Бермудским островам. Океан встречает Жербо плохой погодой, и при ураганном ветре и высокой волне ему приходится дрейфовать в течение нескольких дней.

Ночью 5 ноября «Файеркрест», который шел без левого ходового огня, столкнулся с кораблем. В результате были повреждены бушприт тендера и его крепления. Жербо устранил повреждения и заделал пробоину в носовой обшивке.

Плавание яхты вдоль побережья проходило в трудных условиях. Одиночному мореплавателю постоянно приходилось брать рифы. Новая мачта «Файеркреста» неоднократно грозила поломкой, да и в самой яхте выявились изъяны.

После шестнадцатидневного перехода Жербо добрался до Бермудских островов и стал на якорь в Сент-Джордже для ремонта. Там же были перешиты паруса.

Из Сент-Джорджа «Файеркрест» переместился в Гамильтон, где задержался на несколько недель для устранения течи. Здесь Жербо получил несколько отличий, в том числе медаль «Голубая вода» — ежегодная награда за высшее достижение в мореплавании.

27 февраля 1925 года «Файеркрест» вышел в океан, направляясь к Панамскому каналу. Погода была скверная, и удерживать яхту по курсу в условиях штормовой погоды стоило больших усилий.

И лишь 12 марта задули мягкие попутные ветры. «Файеркрест» спокойно неся через Карибское море, и путешественник мог наконец отдохнуть и даже выкроить время для чтения.

Преодолев 1800 миль, Жербо прибыл 1 апреля в панамский порт Колон.

Жербо поразило царившее на канале оживление. Его слава докатилась и сюда. Посыпались приглашения, предложения, награды... Но Жербо усердно готовил парусник к плаванию через Тихий океан. Предполагалось, что рейс займет год. Тендер был оснащен различным

оборудованием, в том числе выписанным из Нью-Йорка легким гротом, кинокамерой и граммофоном.

11 июня «Файеркрест» покидает остров Табога и берет курс на архипелаг Галапагос. Впереди трудный 800-мильный переход, и лоции предупреждают мореходов о переменных ветрах, дождях и сильных течениях, господствующих на этой акватории.

Первую неделю «Файеркрест» из-за слабых переменных ветров проходил в сутки от 10–15 до 30–40 миль. Мертвые штили всё чаще задерживали судно, и казалось, рейс затягивается до бесконечности. В монотонное течение рейса некоторое разнообразие вносили киты, акулы, летучие рыбы и сопровождавшие парусник стаи птиц.

Наконец, после долгих дней ожидания, на рассвете 4 июля на горизонте показалась скала Мальпело. А 15 июля, пройдя экватор, через тридцать семь дней после выхода из Панамы, «Файеркрест» достиг Галапагосских островов.

После двухнедельной остановки, во время которой Жербо знакомился с островами и жизнью их немногочисленного населения, «Файеркрест» 30 июля покидает Пуэрто-Чико и направляется на юго-запад. Воспользовавшись умеренным тропическим ветром, Жербо держал курс на острова Мангарева.

6 сентября налетевший ураган сильно потрепал тендер, а 13 сентября ночью «Файеркрест» неожиданно столкнулся с каким-то полузатопленным предметом.

По расчетам Жербо, 16 сентября «Файеркрест» должен был находиться в нескольких десятках миль от острова Мангарева. Расчеты оказались точными, и после полудня моряк увидел на горизонте землю, а на следующий день вошел в очаровательную лагуну, где тендер стал на якорь возле Рикетеа. Сорок девять дней океанского плавания остались позади.

Сердечно встреченный местными жителями и очарованный красотой острова, Жербо провел здесь много дней: вместе с туземцами ловил рыбу, принимал участие в празднествах, купался, фотографировал.

12 октября, под дождем и крепнущим ветром, «Файеркрест» снова рассекал океанские волны, направляясь к расположенным в 100 милях Маркизским островам. Как пишет Жербо, ему трудно было расстаться с пленившими его островами. Но, верный принятому решению, моряк продолжал плавание. Вскоре погода улучшилась, и подгоняемый пассатом «Файеркрест» скользил по океанским водам на северо-запад.

Через двадцать шесть дней, 7 декабря, Жербо достиг Маркизских островов и бросил якорь в бухте Таа-Хуку острова Атуан. Не имея возможности пристать к берегу, о который разбивались высокие волны прибоя, Жербо достиг его вплавь. На этом острове путешественник задержался до конца декабря, окончательно утвердившись в мнении, что только жизнь среди природы может

принести человеку подлинное счастье, а современная цивилизация ограничивает свободу и угнетает дух.

15 марта 1926 года мореплавателю открылись вершины гор острова Таити, показавшегося сначала Жербо самым красивым из тихоокеанских островов. Но к сожалению, Таити был уже охвачен цивилизацией. Город Папееэте так разочаровал Жербо, что, как он пишет, большую часть времени он провел на борту своей яхты. Туземцам здесь были запрещены ношение национальной одежды, танцы и ритуальные обряды, а прибывающее белое население несло с собой все пороки цивилизации.

26 мая «Файеркрест» двинулся дальше. После остановки на Бора-Бора — острове, особенно пленившем Жербо, на котором, согласно его последней воле, было впоследствии захоронено тело выдающегося мореплавателя, — «Файеркрест» устремился на запад, «в обратный путь». «Файеркрест» преодолевал с закрепленным румпелем до ста миль в сутки. В свободные минуты моряк читал книги и просматривал обширную почту, полученную им в Папееэте.

Через две недели, ведомый теперь уже опытной рукой, тендер достиг островов Самоа и, минова острова Олосега и Офу, остановился в бухте Паго-Паго на острове Тутуила.

Запасшись новыми морскими картами и лодциями, Жербо отправился дальше, вступив 23 июля в новый этап своего кругосветного плавания. Вскоре тендер попадает в зону сильного пассата и, двигаясь на запад, быстро достигает острова Уполу, где на короткое время останавливается в Апиа.



Кругосветный путь Алена Жербо.

1 — Канн (Франция); 2 — Гибралтар; 3 — остров Мадейра; 4 — Нью-Йорк; 5 — Бермудские острова; 6 — Карибское море; 7 — Панама; 8 — острова Галапагос; 9 — острова Мангарева; 10 — Маркизские острова; 11 — остров Таити; 12 — острова Самоа; 13 — острова Уоллис; 14 — острова Новые Гебриды; 15 — остров Новая Гвинея; 16 — острова Тимор; 17 — Кокосовые острова, 18 — остров Родригес; 19 — остров Маврикий; 20 — остров Мадагаскар; 21 — Дурбан; 22 — Кейптаун; 23 — остров Святой Елены; 24 — остров Вознесения; 25 — острова Зеленою Мыса; 26 — Азорские острова; 27 — Гавр.

13 августа при всё усиливающемся ветре «Файеркрест» идёт дальше к вулканическому острову Савайи. Когда идущий галсами тендер почти достиг порта, лопнул шкот у грота, а гик стал ударять по вантам. Пытаясь привести в порядок поврежденный такелаж, Жербо увидел, что готов также оборваться и стаксель-шкот. Это вынудило отказаться от трудного прохождения в порт и направиться к островам Уоллис, которых он и достиг через четыре дня. И снова в неблагоприятных условиях, идя галсами при сильном течении и дожде, «Файеркрест» наскочил на подводный риф, с которого, к счастью, он был снят приливом. На этом цепь неприятностей не закончилась. Вскоре парусник, который стал на якорь близ мола Матуату, был сорван волнами и выброшен на риф. И хотя «Файеркрест» удачно сошел с него, волны вышвырнули судно на берег.

Удрученный Жербо пытался столкнуть судно на воду. В момент удара о риф тендер потерял четырехтонный свинцовый фальшкиль, что, впрочем, помогло избежать его поломки и позволило волнам вынести «Файеркрест» на берег. Положение было попросту безнадежным. С помощью туземцев яхту установили на подпорках, а фальшкиль извлекли из воды. Пришлось преодолеть немало трудностей, прежде чем в примитивных условиях удалось выковать новые болты и укрепить фальшкиль. Но только с помощью французского военного судна «Кассиопея», специально посланного к месту аварии «Файеркреста», удалось завершить ремонт тендера, который длился с перерывами четыре месяца.

«Файеркрест» вышел в океан 9 декабря, а через три дня яхта пересекла 180-й меридиан и ещё через три дня достигла острова Вити-Леву, где Жербо подверг судно капитальному ремонту. 11 марта 1927 года тендер покинул док и направился к Новым Гебридам. 25 марта «Файеркрест» стал на якорь в Порт-Виле на острове Эфате.

После посещения небольшого островка Мале 12 апреля моряк отправился дальше. Следуя на запад, тендер едва не столкнулся с огромной меч-рыбой, а позже счастливо избежал встречи с циклоном. 5 мая Жербо увидел по правому борту вершины гор Новой Гвинеи и через пять дней, после двадцативосьмидневного трудного плавания, вошел в Порт-Морсби. Здесь повторился ставший традиционным церемониал приветствий и визитов. Моряк, который не стремился к популярности, считал это для себя особенно утомительным.

Через пять недель «Файеркрест» направился к усеянному рифами Торресову проливу, откуда открывался путь в Индийский океан. Первые дни плавания скрашивались обилием рыбы. В небе кружили стаи птиц. Наблюдения за птицами и жизнью моря вносили некоторое разнообразие в монотонность рейса. Торресов пролив Жербо считает одним из труднейших участков рейса. Здесь «Файеркрест» потерял два якоря.

15 июня парусник покидает Порт-Кеннеди и, преодолевая сильную волну, направляется к ещё такой далекой Франции. 1 июля, после семнадцати дней плавания, Жербо увидел горные вершины острова Тимор. А некоторое время спустя, миновав остров Роти, «Файеркрест» вошел в Купанг, где, кроме участия в традиционных приветственных церемониях, Жербо должен был очистить днище яхты от водорослей и ракушек.

Жербо, которому вручили массу подарков — фрукты и местные кустарные изделия, 15 июля снова выходит в море. Некоторое время «Файеркрест», подгоняемый слабым попутным пассатом, следовал вдоль северного берега острова Саву. Через две недели «Файеркрест» миновал остров Рождества и, преодолевая сильные шквалы, под дождем продолжал путь к Кокосовым островам. Цель была достигнута через восемь дней.

Во время стоянки Жербо, как обычно, знакомился с новыми для него местами и жизнью туземцев. Пополнив запас продовольствия, моряк отправился к расположенному в 2000 милях острову Родригес. Первые дни плавания были трудными. Судно, шедшее под полными парусами, не могло выдерживать курса с закрепленным румпелем. Моряку докучали тропическая жара и влажность, портившие такелаж и вещи. Смена направления ветра при сильной качке затрудняла плавание.

После месяца плавания Жербо достиг острова Родригес и через проход в рифах вошел в Порт-Матурин. Трехнедельная остановка была посвящена знакомству с островом, визитам, игре в теннис и подготовке материалов к третьей книге («На обратном пути»).

Пополнив запасы продовольствия рисом, картофелем, овощами и фруктами, моряк двинулся на запад. После восьми дней штиля и легких ветров «Файеркрест», преодолев очередные 400 миль своего кругосветного плавания, приблизился к острову Маврикий. На следующий день сквозь тучи показались трехтысячметровые вершины острова Реюньон. Находясь во власти течения при безветренной погоде, «Файеркрест» целый день дрейфует. Наконец Жербо решается ввести тендер в Ле-Пор на буксире. Восторженно встреченный жителями острова, Жербо отказался участвовать в каких-либо церемониях в его честь и энергично приступил к капитальному ремонту судна, который длился пять недель. Поврежденные коррозией металлические части были заменены, а весь такелаж проверен и укреплен.

18 ноября «Файеркрест» отбуксировали в океан. При сильном пассате и большой волне Жербо направляется к Мадагаскару, предполагая пройти Индийский океан до начала периода циклонов.

Ветер усиливался с каждым днем, и огромные волны перекатывались по палубе яхты, упорно идущей на запад. Плохая погода, не позволившая мореплавателю зайти на Мадагаскар, затянулась до конца ноября. Затем парусник пересек тропик и, оставив позади полосу пассатных ветров, вошел в зону тропического штиля. В течение десяти дней «Файеркрест» почти не продвинулся вперед. Но океан не давал моряку скучать, почти ежедневно преподнося ему какой-нибудь сюрприз: то проплывет кит, то промелькнет светящаяся в ночной тьме комета, ему приходилось наблюдать и затмение луны...

Когда наконец задули ветры, «Файеркрест» стал приближаться к побережью Африки. 13 декабря Жербо увидел землю. До Дурбана оставалось всего 200 миль, но на преодоление этого расстояния пришлось затратить ещё четверо суток, чтобы после двадцатидневного утомительного плавания войти через узкий фарватер в порт. И опять — торжественные встречи, награды и приглашения. Жербо, утомленный многочисленными приемами, шумом и суетой большого города, прилагал максимум усилий, чтобы как можно скорее отправиться в дальнейший путь.

24 января 1928 года втайне от всех (чтобы избежать встречи с репортерами) «Файеркрест» вышел в океан. Вначале из-за штиля тендер почти не продвигался вперед. Но как только подул сильный северо-восточный ветер, Жербо вскоре достиг мыса Игольного.

Плавание возле южной оконечности Африканского материка проходило в условиях переменных ветров, и «Файеркрест» продвигался вперед главным образом благодаря течению у мыса Игольного. Жербо приходилось то поднимать, то спускать паруса, перенося удары волн, достигающих порой высоты 10 метров. «Файеркрест» пробивается на северо-запад, минуя мыс Доброй Надежды.

После трех недель невероятно тяжелого плавания 11 февраля яхта достигла Кейптауна, где мореплавателю нанес визит президент королевского яхт-клуба. Жербо был озабочен состоянием парусника и попросил поднять его на берег для осмотра. В результате была заменена часть металлической обшивки, укреплен руль, а корпус покрашен в несколько слоев.

17 марта после тщательной подготовки к переходу через Атлантику «Файеркрест» покинул Кейптаун и сразу же попал в густую пелену тумана. Видимость улучшилась только ночью, когда огни острова Роббен остались за кормой.

В непрестанных бурях и шквалах «Файеркрест» идет курсом на северо-запад к расположенному в 2000 милях острову Святой Елены. Двумя неделями позже, приближаясь к тропику, тендер вступает в зону пассатов, плавание в которой уже не требует от моряка значительных усилий.

На рассвете 19 апреля моряк увидел вершину горы острова Святой Елены, и в тот же день, после тридцатитрехдневного плавания, тендер стал на якорь в бухте Джемстауна. Неделю Жербо бродил по горам, стараясь избегать встречи как с местными жителями, так и с прибывавшими на

пароходах туристами. 27 апреля он в составе команды английского гарнизона принял участие в футбольном матче и в тот же день отправился в дальнейший путь, держа курс к острову Вознесения. Впереди 800 миль пути. Подгоняемый попутным умеренным пассатом, «Файеркрест» преодолевает это расстояние за две недели. Плавание на этом участке трассы не было трудным, и Жербо с удовольствием просматривал свои записи и мечтал о новом судне, которое он намеревался построить в будущем, — идеальной яхте, задуманной с учетом опыта, приобретенного во время кругосветного путешествия.

Быстро промелькнули две недели, проведенные в прогулках по горам и в торжествах, организованных в честь мореплавателя на острове Вознесения. 26 мая начался очередной этап плавания — прыжок к далеким островам Зеленого Мыса. Сопровождаемый поначалу порывами юго-западного пассата, после трех лет плавания по водным просторам южного полушария, 5 июня «Файеркрест» снова пересек экватор. Вскоре пассат почти перестал ощущаться и судно очутилось в штилевой зоне, под проливными дождями и грозами. Следуя вдоль оживленного морского пути, «Файеркрест» почти ежедневно встречал проходящие мимо суда.

3 июля 1928 года Жербо заметил островок Брава — один из островов архипелага Зеленого Мыса. Через три дня моряк уже лавировал в проливе между островами Санту-Антан и Сан-Висенти. Во время одного из галсов, когда вконец измученный мореплаватель прилег отдохнуть, снесенный течением тендер сел на подводный риф и при отливе лег на борт. Жербо с помощью островитян с большим трудом удается спасти яхту. Однако ремонт потребовал много времени, и моряк решил зазимовать на острове.

Несмотря на все трудности, 26 мая 1929 года под 32°36' западной долготы и 29°31' северной широты мореплаватель пересекает маршрут, замыкая круг своего путешествия вокруг света. Итак, Ален Жербо третьим после Слокама и Пиджена в одиночку обогнул земной шар...

Так как Жербо затратил много времени, чтобы пробиться через тропическую штилевую зону, он был вынужден задержаться на Азорских островах. После тридцатипятидневного пребывания в океане нужно было пополнить запасы продовольствия и пресной воды, а также отремонтировать такелаж. 18 июня при полном штиле, выведенный из порта двумя моторными лодками, «Файеркрест» двинулся дальше. Благодаря удерживавшемуся в течение десяти дней восточному ветру тендер уверенно шел к родным берегам. Но вскоре ветер сменил направление на западное, а несколькими днями позже наступила штормовая погода.

16 июля «Файеркрест» повстречал пароход, капитан которого предложил Жербо продукты. Моряк отказался от продовольствия и попросил только газеты.

25 июля яхта вошла в Ла-Манш. Через два дня вечером, когда «Файеркрест» шел с закрепленным румпелем, он чуть не столкнулся с пароходом.

В последующие дни погода не баловала Жербо. Медленно продвигаясь среди штилей и туманов, тендер повстречался с траулером «Мистингет», который отбуксировал «Файеркрест» в Шербур. Ввиду весьма неблагоприятных атмосферных условий это было единственным выходом. После короткой остановки тот же траулер вывел тендер в море. Преодолевая высокие волны и встречный ветер, «Файеркрест» подошел к порту Гавр. В порту Жербо приветствуют гудки пароходов и многочисленные жители города.

Итак, семьсот дней плавания позади. Жербо завершил свой кругосветный рейс через три океана, преодолев 40000 миль и вписав яркую страницу в историю парусного спорта.

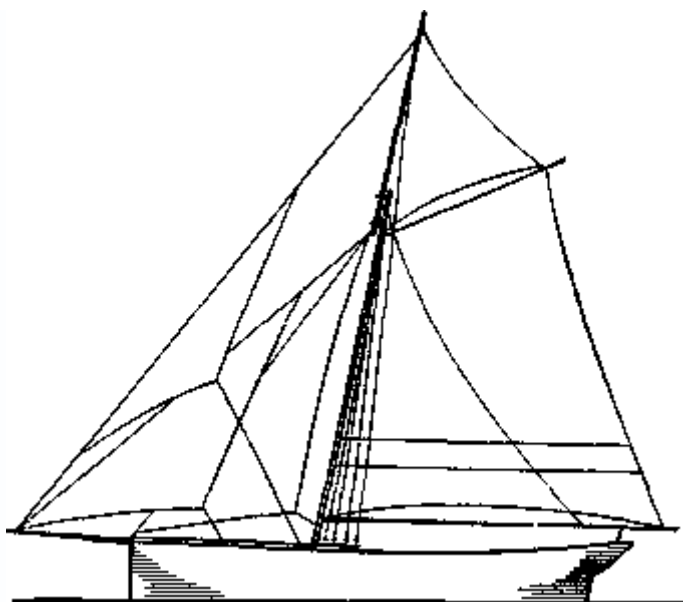
Третье путешествие вокруг земного шара, совершенное в одиночку, ещё раз подтвердило, что подобный подвиг не выходит за пределы человеческих возможностей. Следует подчеркнуть, что Жербо в отличие от своих знаменитых предшественников не был моряком. А его возраст является неоспоримым свидетельством того, что для осуществления подобного рейса многолетняя практика вовсе не обязательна.

К огненной земле

15. Гюнтер Плюшов — «Огненная Земля»

Зимой 1927 года от причалов небольшого порта Бюзум, лежащего на правом берегу устья Эльбы, отошло парусное суденышко. На его борту находился немецкий летчик и писатель Гюнтер Плюшов, который поставил перед собой задачу достичь берегов Огненной Земли.

Его яхта, носившая название «Огненная Земля», представляла собой судно, которое было перестроено из рыбацкого бота, предназначенного для промысла в Северном море, на что был затрачен огромный труд. Длина парусника по палубе составляла 15 метров, ширина — 6 метров. После 11 месяцев плавания, сведений о котором не сохранилось, Плюшов через Баия-Бланка (Аргентина) достиг Пунта-Аренас в Магеллановом проливе. Нет полной уверенности в том, что Плюшов совершил свое путешествие в одиночку. Если же это имело место в действительности, то (принимая во внимание большие размеры яхты с общей площадью парусности около 130 квадратных метров) плавание Гюнтера Плюшова можно отнести к числу выдающихся.



На такой яхте Плюшов плыл к Огненной Земле.

На байдарке через океан

16. Франц Ромер — «Немецкий спорт»

Успешные одиночные плавания на яхтах различных типов через океан и сопутствовавшая мореплавателям слава вызывали интерес к подвигам подобного рода. После преодоления Атлантического океана Енсенем, Эндрюсом, Лоулором и Блэкберном на маленьких дори, после пересечения Тихого океана Джилбоем, после трех кругосветных рейсов Слокама, Пиджена и Жербо казалось, что трудно совершить более захватывающий подвиг. И тем не менее...

Немецкая фирма, изготовлявшая лодки и байдарки, назначила весьма внушительную награду тому, кто отважится переплыть Атлантический океан на байдарке. Вызов принял капитан немецкого торгового флота Франц Ромер. Согласно некоторым источникам, байдарка «Немецкий спорт» была спроектирована и построена лично Ромером, который рассматривал свой рейс как научный (предпринятый с целью изучения возможностей спасения лиц, потерпевших кораблекрушение в океане).

Байдарка Ромера имела 6,5 метра в длину, 0,95 метра в ширину и осадку 0,25 метра, ножное рулевое управление и вспомогательный парус площадью около 5 квадратных метров. Несмотря на большие размеры байдарки, возможности для движений у Ромера были минимальны. В сущности, он вынужден был провести весь рейс в сидячем положении, прикрытый от волн резиновым покрывалом, предохранявшим байдарку от заливания. Ромер готовился к своей безумной экспедиции, по его словам, «месяцами, с немецкой педантичностью и имел 99 шансов на успех». Он рассчитывал, что трассу Канарские острова — Антильские острова он преодолеет за три месяца. Ромер взял с собой 220 килограммов продовольствия и 250 литров питьевой воды. Он намеревался завершить свой переход в Нью-Йорке. На байдарке имелось два весла, два запасных паруса, компас, морские карты и 25 литров керосина.

28 марта, через пять лет после первого пересечения Атлантического океана с востока на запад, совершенного Аленом Жербо на тендере «Файеркрест», Ромер отплывает из Лиссабона, взяв курс на Канарские острова. Но крайне неблагоприятная погода вынудила его повернуть обратно и укрыться в Сагрише. 17 апреля Ромер снова, теперь уже от мыса Сан-Висенти, выходит в океан. И хотя вскоре на него налетел встречный юго-западный шторм, он все же достиг Канарских островов, пройдя 600 миль за одиннадцать дней.

Правда, Ромер находился на грани полного изнеможения и его пришлось вынести из байдарки: одревеневшие ноги отказывались ему повиноваться, а руки были изранены и опухли. Но упрямый мореплаватель не думал сдаваться. После продолжительного отдыха на Канарских островах 3 июня Ромер снова отправляется в путь. Трудно описать, что должен был вынести этот одинокий человек, «прикованный» в сидячем положении к узкой байдарке! В течение пятидесяти восьми дней в невероятно трудных условиях Ромер то на веслах, то с помощью небольшого паруса упрямо продвигался на запад. Никто не видел его в океане и никаких сведений о нем не поступало. За всё время едва ли можно насчитать двадцать пять более или менее спокойных дней, когда Ромер мог позволить себе немного отдохнуть. Мореплаватель был настолько измучен, что впадал в своеобразный ритм: четыре-пять секунд сна в момент скольжения байдарки по склону волны вниз и две секунды бодрствования, когда байдарка переваливала через гребень очередной волны.

О его невзгодах дошли лишь отрывочные сведения. Известно, что вначале моряк готовил себе горячую пищу, зажав керосинку между коленей. Однажды возник пожар, и обожженный Ромер, не желая больше рисковать, выбросил керосинку в море.

Известно также, что больше всего его мучил холод и беспокоила постоянно заливавшая байдарку вода. Несмотря на защитное резиновое покрывало, вода попадала внутрь байдарки, и её приходилось откачивать с помощью ножного насоса. Несколько раз байдарку атаковала акула. Необычайно сильная воля и хорошая физическая подготовка позволили Ромеру справиться со всеми невзгодами.

30 июля 1928 года с берега небольшого острова Сент-Томас, входящего в состав Виргинских островов, расположенных к северу от Южной Америки, была замечена байдарка, в которой находился человек в полубессознательном состоянии. Ромер был невероятно истощен, его веки распухли от морской воды и он почти ничего не видел, а тело было покрыто язвами и носило следы тяжелых ожогов.

Перенесенный в ближайший отель, моряк проспал двое суток. Когда Ромер очнулся, он получил приглашение от местных жителей на празднество, устроенное в его честь. Но Ромер не мог подняться с постели. Несколько недель мореплаватель провел в больнице, излечиваясь от

недугов и травм, полученных им во время двухмесячной схватки с океаном на трассе длиной около 3000 миль.

Губернатор острова наградил тяжело больного Ромера орденом. Точно такой же орден был вручен Линдбергу за перелет через океан. Из Германии пришла поздравительная телеграмма, уведомлявшая о присуждении ему награды, объявленной фирмой.

Но Ромер не считал себя победителем. Ведь он намеревался достичь Нью-Йорка и, пока не добился своей цели, не считал рейс завершенным. Кроме того, он болезненно воспринял насмешливый тон отдельных сообщений прессы, в которых проскальзывали такие выражения, как «Атлантика предназначена для судов, а не для резиновых галош» (имелась в виду прорезиненная обшивка байдарки).

8 сентября Ромер снова вышел в океан и направился к Нью-Йорку. В Карибском море уже свирепствовали неистовые ураганы, и все горячо отговаривали моряка от рискованной экспедиции. Однако Ромер не отступил.

Больше вестей об отважном мореплавателе не поступало. Вскоре после его выхода в море в районе Малых Антильских островов прошел исключительной силы ураган. Возможно, именно он и потопил байдарку. Как это произошло в действительности, мы, очевидно, никогда не узнаем. Но преодоление Атлантического океана в одиночку на байдарке стало непреложным фактом.

Успешный рейс через Атлантику породил немало последователей Ромера, из которых наиболее известен немец Энглер. Энглер стартовал из Лиссабона, успешно достиг Канарских островов, откуда направился в океан с намерением достичь Америки. В океане он и пропал.

Столь же трагично окончилась и более ранняя попытка преодолеть океан на небольшом каноэ, предпринятая Роуэрлом, американцем немецкого происхождения, который в 1923 году намеревался совершить кругосветное плавание. Однако смельчаку не удалось одолеть даже первого этапа своего путешествия. На пути из Бостона в Нью-Йорк каноэ перевернулось. Роуэрл утонул, и волны вынесли его тело на берег.

Без подготовки

17. Пауль Мюллер — «Ага»

6 июля 1928 года из Гамбурга в далекое плавание под парусами отправился берлинец Пауль Мюллер. Свой маленький парусник, длиной 5,8 метра, он назвал именем дочери «Ага», с которой 15 лет спустя он выйдет в океан. Мюллер был среди тех смелых мореплавателей, которые отваживались на длительные путешествия на небольших судах. У него не было ни опыта хождения под парусами, ни навигационного навыка. Шлюп «Ага» был собственноручно построен Мюллером (некоторые утверждают, что он купил яхту). Из навигационного оборудования на судне был только компас.

Мюллер, которого считали маньяком и сумасбродом, двинулся на запад, следуя сначала вдоль берегов Европы (Голландии, Франции, Испании), а затем и Африки, с тем чтобы после немалых трудностей и различных приключений в феврале 1929 года достичь порта Санта-Крус на острове Тенерифе в группе Канарских островов.

С небольшими припасами (консервы, около 40 килограммов картофеля и 70 литров пресной воды) маленькая «Ага» отправляется с острова Тенерифе в океан.

Восемь месяцев плавания вдоль берегов Европы и в океане не прошли бесследно. Он стал настоящим моряком. Без каких-либо серьезных неприятностей он пересекает океан и после семидесяти шести дней плавания прибывает на Кубу. Его дневной рацион во время путешествия включал полкилограмма картофеля и пол-литра воды, в нём не было ни грамма мяса, жира или хотя бы хлеба. Мореплавателю пришлось перенести немалые лишения. Наградой за это явился восторженный прием, устроенный Мюллеру жителями Гаваны. Его окрестили Богом моря и угощали изысканнейшими блюдами.

Когда его организм пришел в норму, Мюллер двинулся дальше, к Нью-Йорку. Через Багамские острова, вдоль берегов Флориды и западного побережья США, он плыл вперед, приближаясь к цели своего путешествия. Повсюду его сердечно встречали и восхищались им как героем. К сожалению, почти у цели, в районе мыса Гаттерас, 11 июня, когда уже были пройдены 6000 миль пути, Мюллер потерял свое судно, а сам спасся почти чудом.

Вокруг земли наперекор ветрам

18. Эдвард Майлз — «Стради», «Стради II»

31 августа 1928 года в кругосветное плавание вокруг земли отправился Эдвард Майлз. Он стартовал из Нью-Йорка на лично им построенной за два года яхте «Стради». Яхта представляла собой довольно большую шхуну с бермудским вооружением, имевшую 11,3 метра в длину по палубе, шириной 3,4 метра, водоизмещением 8 тонн и с вспомогательным двенадцатисильным двигателем.

Майлз намеревался обогнуть земной шар, идя трассой, первоначально намеченной Слокамом. Он выбрал трудный путь, и погода на трассе не баловала благоприятными ветрами. Майлз верил, что свершит задуманное.

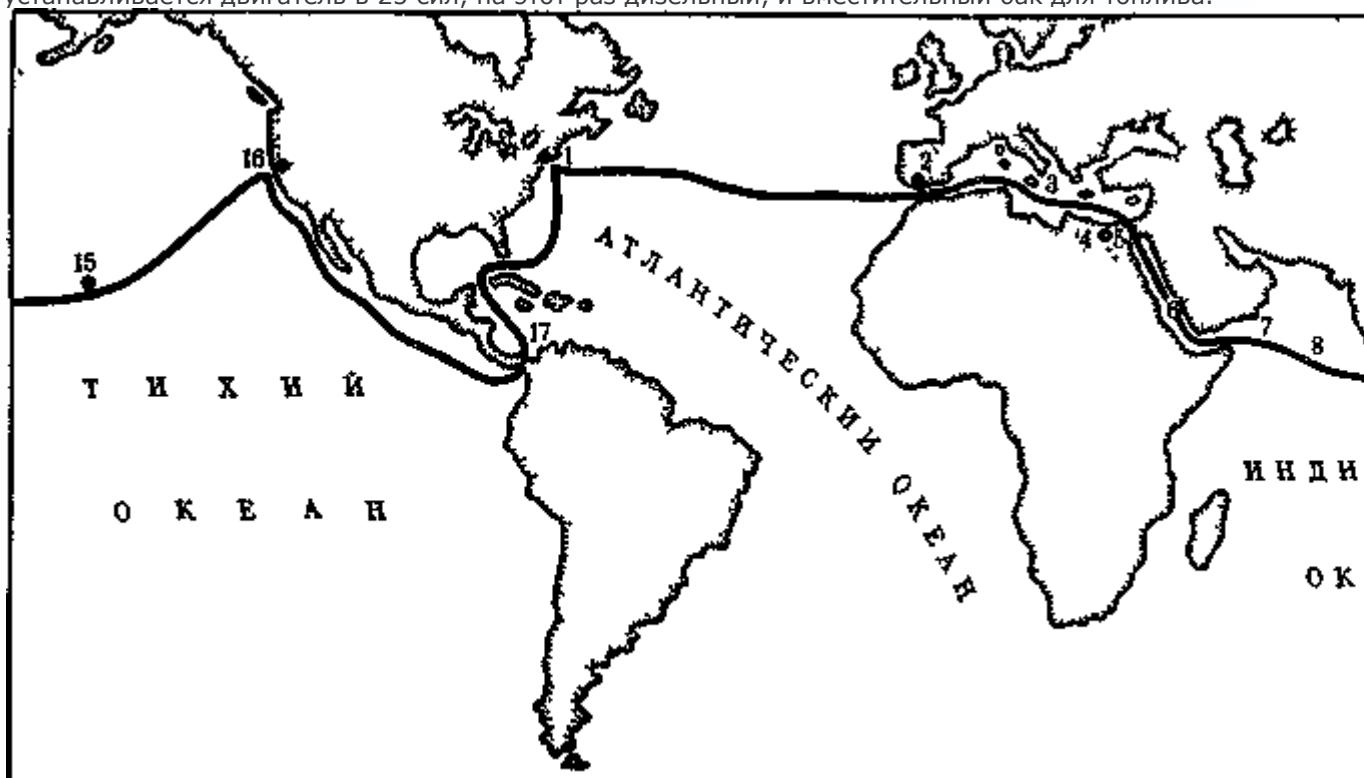
Отправившись на юго-восток, через сорок шесть дней плавания «Стради» достигла Гибралтара. Затем, плывя вдоль африканского побережья, Майлз посетил Танжер и Алжир.

«В хорошую погоду я плыл с закрепленным штурвалом. Зато в плохую погоду мне приходилось заботиться обо всём... Спать удавалось между полночью и пятью часами утра. Многим казалось, что я страдал от одиночества. Но чувство одиночества проистекает от бездеятельности. Кроме того, находясь рядом с рыбами и морскими бродягами птицами, я никогда не чувствовал себя по-настоящему одиноким...»

Майлз посещает Тунис, Мальту, Афины, Стамбул, остров Крит и Александрию, где оставляет яхту и на девять месяцев уезжает назад в США.

В 1930 году Майлз возвращается в Александрию и через Суэцкий канал входит в Красное море. На третий день плавания на яхте вспыхивает пожар. Обожженного мореплавателя в тяжелом состоянии снял с горящей яхты экипаж арабской парусной лодки.

Вернувшись на родину, Майлз приступает к постройке новой, несколько меньшей яхты, «Стради II» — 11,2 метра в длину, 3,2 метра в ширину, с осадкой 1,5 метра. На яхте устанавливается двигатель в 25 сил, на этот раз дизельный, и вместительный бак для топлива.



Кругосветная трасса Майлза.

1 — Нью-Йорк; 2 — Гибралтар; 3 — Средиземное море; 4 — Александрия; 5 — Суэцкий канал; 6 — Красное море; 7 — Аденский залив; 8 — Аравийское море; 9 — Коломбо (Цейлон); 10 — Бенгальский залив; 11 — Сингапур; 12 — Манила (Филиппины); 13 — Гонконг; 14 — Иокогама; 15 — Гавайские острова; 16 — Сан-Франциско; 17 — Панамский канал; 18 (1) — Нью-Йорк.

Яхта была переправлена в Египет на пароходе. В сентябре 1930 года Майлз снова отправляется в плавание. Большую часть пути в Красном море Майлз использует двигатель.

Всё пока складывается удачно. Взяв курс на юго-восток, Майлз пересекает Аравийское море и достигает берегов Индии и Цейлона. В 1931 году путешественник отправился дальше. Перед входом в порт Галле на Цейлоне «Стради II» села на коралловый риф. Спасенное с помощью рыбаков судно было затем отремонтировано. Дальше он следует через Бенгальский залив и Малаккский пролив, пересекает Южно-Китайское и Восточно-Китайское моря, посещая по пути

Сингапур, Манилу и Гонконг. Затем выходит в Тихий океан и наконец в июле достигает японского порта Иокогама.

Теперь перед Майлзом открылись просторы Тихого океана. Плывая на восток, «навстречу солнцу», «Стради II», используя двигатель, преодолевает течение Куроисио. После пятидесятидвухдневного плавания в условиях крайне неблагоприятной погоды и переменных ветров Майлз достигает Гавайских островов, где на целый месяц останавливается на острове Оаху. Очередной этап плавания через три океана (Гавайские острова — Сан-Франциско) «Стради II» преодолевает за неполные восемнадцать дней и в конце сентября 1931 года достигает Американского континента. Дальше Майлз с многочисленными остановками движется на юг — вдоль побережья Калифорнийского полуострова, через Панамский канал и Кубу — к Нью-Йорку, замыкая петлю почти четырехлетнего кругосветного путешествия (трижды прерываемого: трехмесячное путешествие по Турции; девять месяцев, проведенных в США, и год, ушедший на постройку «Стради II»). В Нью-Йорк яхта прибыла 17 июня 1932 года.

Итак, осуществление четвертого кругосветного плавания на яхте в одиночку стало неопровержимым фактом. Значительность достижения Майлза заключается также в выборе оригинальной и трудной трассы. Преодоление этого пути на яхте, не имеющей мощного двигателя, было бы невероятно трудным и определенно заняло бы несравненно больше времени.

Первая попытка

19. Вито Дюма — «Лег»

13 декабря 1931 года из французского порта Аркашон вышел в океан шлюп «Лег». Событие это не представляло бы особого интереса, если бы не то обстоятельство, что на палубе двенадцатиметровой яхты находился лишь один человек. Через двенадцать лет ему было суждено войти в плеяду великих мореплавателей-одиночек.

Вито Дюма родился в 1900 году в Буэнос-Айресе. Родители Дюма были выходцами из Франции. Никто из его предков не был связан с морем. Сам Дюма много времени проводил на воде. Он с детства увлекался спортивным плаванием, а затем ходил под парусами в заливе Ла-Плата. Интересовала его и морская навигация, и о ней он прочел немало книг. Тяжелые материальные условия заставили его в четырнадцать лет пойти работать. Дюма занимался в Академии изобразительных искусств, но отсутствие средств не позволило завершить учебу. Хотя финансовая сторона жизни Дюма складывалась неблагоприятно, он не бросал спорта, посвящая свободное время любимым занятиям — плаванию и парусному спорту. На 23-м году жизни Дюма добивается большого успеха. Он за двадцать пять часов пересекает вплавь залив Ла-Плата. Этот рекорд привлекает внимание к талантливому пловцу и открывает перед Дюма новые возможности, а слава о его успехах достигает Европы.

В 1931 году Дюма выходит победителем в проводившихся в Париже международных соревнованиях по плаванию. После соревнований он решает вернуться в Аргентину на яхте. Дюма купил старую (построенную в 1912 году) спортивную яхту «Титав» длиной 12,5 метра и шириной 2,2 метра, которая, хотя и была спортивным судном с большими кормовым и носовым свесами, всё же не вполне подходила для плавания по океану. Вопреки советам опытных моряков и опасениям друзей Дюма, дав яхте новое имя «Лег» и проведя необходимую подготовку, отправился в путь. Первый переход его далекого рейса, ведущего от Аркашона через Бискайский залив до Виго в Испании, занял девять дней, за которые яхта прошла 500 миль. Этот путь показал мореплавателю, насколько трудно управлять в одиночку такой большой яхтой. Но отступить было поздно.

Тысячемильный путь до Канарских островов «Лег» преодолел при переменных ветрах за шестнадцать дней. В Лас-Пальмас Дюма прибыл 11 января 1932 года. Во время двухнедельной остановки моряк тщательно подготовил яхту к трудному океанскому переходу к берегам Южной Америки.

27 января яхта Дюма вышла из порта. Перед мореплавателем простиралось свыше 4000 миль пути по безбрежному океану. Но Дюма был полон веры в себя и свою яхту. Вскоре контуры Канарских островов растаяли за кормой... Пологие волны и сильные ветры подгоняли яхту, шедшую с большой скоростью. «Лег» миновал острова Зеленого Мыса и двинулся на юг. Даже тропические штили были не в состоянии надолго задержать яхту. Войдя в южное полушарие, Дюма берет курс на юго-запад и приближается к Американскому континенту.

13 марта, после сорока пяти дней плавания, преодолев 4200 миль, «Лег» подошел к Риу-Гранди. Атлантический океан покорен! Одиноким моряк победоносно вошел в круг знаменитых мореходов. Его с почетом принимают в морских и спортивных клубах, а местная пресса расточает в его адрес восторженные похвалы.

Следующий отрезок пути — небольшой прыжок на трассе в 400 миль от Риу-Гранди до Монтевидео. Подхваченный Бразильским течением, «Лег» проходит этот путь за неполные четыре дня. После двухдневной стоянки яхта отправляется в последний этап большого пути, через Ла-Плату к Буэнос-Айресу, домой. На оставшиеся 140 миль уходит два дня, и 13 апреля, после четырехмесячного плавания, «Лег» прибывает в порт.

За семьдесят шесть дней яхта, управляемая Дюма, успешно преодолевает 6270 миль пути.

Это путешествие в одиночку через океан принесло Дюма славу. В течение многих дней ему пришлось рассказывать о перенесенных трудностях и приключениях и отвечать на многочисленные и разнообразные вопросы. Однако наступает день, когда нужно слова окунуться в прозу действительности. И всё же во время обычной каждодневной работы и забот о куске

хлеба Дюма не покидают мысли об океанах, через которые он жаждет повести свою яхту по кругосветной трассе.

Работая сверх сил и урезая себя во всём, Дюма сумел в течение трех лет скопить сумму, достаточную для постройки небольшого, но способного противостоять стихии судна. В 1934 году он уже приступает к постройке яхты «Лег II». В проектирование и постройку судна Дюма вкладывает и свои силы. Наконец яхта, ставшая впоследствии известной всем морякам мира, построена и спущена на воду. Дюма, изнуренный трехлетней тяжелой работой и годом, ушедшим на постройку яхты, не может нарадоваться. Он много времени проводит на «Лег II», совершенствуясь в мореходном искусстве и убеждаясь в надежности нового судна.

К сожалению, когда почти всё было готово, судьбе было угодно поломать его планы. Семейные обстоятельства вынуждают Дюма сделать в 1938 году то, что раньше представилось бы ему невероятным. Он продает яхту. На полученные от продажи деньги Дюма приобретает трактор, сельскохозяйственный инвентарь, скот и приобщается к фермерскому труду.

Необыкновенное путешествие

20. Фред Ребелл (Пауль Спроге) — «Элейн»

Судьба Пауля Спроге складывалась необычно. Его жизнь — сплошное нагромождение самых невероятных событий, и среди мореплавателей-одиночек с ним может конкурировать в этом отношении, пожалуй, только Уильям Уиллис.

Родился он в 1886 году в Риге. Подошло время, и Пауль подобно тысячам своих сверстников должен был надеть мундир солдата царской армии. Но убежденный пацифист, Пауль Спроге предпочел покинуть родину, чем служить «вере, царю и отечеству».

После множества невероятных приключений беглец пробрался через Гамбург в Антверпен. Там он раздобыл фальшивые документы на имя Фреда Ребелла и, не откладывая дела в долгий ящик, нанялся матросом на немецкий грузовой пароход.

Немало угля пришлось перелопатить Ребеллу, прежде чем он добрался наконец до Австралии — страны своей мечты. В этой огромной стране ему было суждено пережить и любовь, и разочарования, и безработицу, и нужду...

В поисках работы он решает переехать в США. Однако билет на транстихоокеанский лайнер ему показался слишком дорогим. «А что, если мне отправиться в Америку на собственном судне? — подумал Ребелл. — Моторная лодка стоит дороговато, а вот парусник куда дешевле». (В это время Ребеллу исполнилось 45 лет, и под парусами до этого он никогда не ходил.)

За 20 фунтов Ребелл купил старый швертбот длиной 5,8 метра и шириной 2,1 метра. Будущий мореплаватель увеличил шверт лодки, усилил её корпус и частично закрыл палубой. Вместо надстройки был натянут брезентовый тент. На лодке были установлены бак на 140 литров питьевой воды и спиртовка для приготовления пищи.

Элементарные познания в области парусного дела Ребелл почерпнул в сиднейской библиотеке. Об остальном он узнает уже во время своего рейса из старинной книги о плавании под парусом.

Будучи мастером на все руки, Ребелл сам соорудил «навигационные инструменты». Секстан он изготовил из кусков жести, школьной подзорной трубы и лезвия кухонного ножа. Пара самых дешевых часов заменила хронометр. В лаге с собственноручно изготовленной вертушкой был использован часовой механизм (одна минута на циферблате соответствовала одной миле).

Проведя несколько пробных плаваний, Ребелл убедился, что является владельцем великолепного судна, и тут же приступил к сбору всего необходимого для дальнего рейса.

Он решил взять с собой запас провианта на полгода, однако нужно быть готовым к тому, что экспедиция к берегам Северной Америки может продлиться и целый год. В этом случае Ребелл рассчитывал пополнить запасы на островах. Рис и различные крупы, фасоль, сахар, молочный порошок, растительное масло, сушеные овощи, картофель, лук и тому подобное он предусмотрительно упаковал в плотно закрывающиеся банки.

Ребелл не был вегетарианцем, но ему из-за недостатка средств пришлось отказаться от мясных консервов. Впрочем, он не терял надежду на то, что ему удастся ловить рыбу во время рейса. По этой же причине на борту не оказалось медикаментов. Видно, табак и чай Ребелл считал ненужной роскошью, так же как и навигационные карты. Неунывающий капитан «Элейн» (так назвал Ребелл свой парусник) скопировал их из обычного атласа, в котором не были обозначены многие острова (не говоря уже о рифах).

Неудивительно, что «Элейн» вместе с припасами обошлась ему в 45 фунтов стерлингов.

Зато он захватил с собой электрический фонарь, плотницкие инструменты, краски и множество других полезных предметов. Всего на судне находилось около тонны груза.

В последний день 1931 года на набережной Сиднея Ребелл прощался со своими многочисленными друзьями. Они советовали ему повернуть назад в случае, если путь окажется слишком трудным, просили быть осторожным и сообщить о своем прибытии.

Прямо в Сиднее Ребелл определил свое местоположение. Разница составила не более двух-трех миль. Вскоре, удалившись от берега, Ребелл перенес досадный, хотя и непродолжительный, приступ морской болезни. Как писал потом Ребелл, в жизни его в дальнейшем больше никогда не укачивало, и этот приступ был единственным.

Берег уходил всё дальше к горизонту. Повернувшись к земле, Ребелл произнес: «Прощай, Австралия! Прощай навсегда!» Так он расстался со страной, в которой прожил 25 лет. «Элейн», подгоняемая умеренным ветром, шла на восток — к Новой Зеландии. Настало время превращения сухопутной крысы в океанского бродягу. В первую ночь Ребелл спал шесть часов. Днем при умеренном ветре с установленным гротом «Элейн» делала три-четыре узла. Вскоре

Ребелл обнаружил, что ветер может направлять яхту с закрепленным румпелем по курсу и без его участия. С той поры он проводил за рулем не более часа в неделю. Ребелл считал, что он тщательно подготовился к путешествию. Но разве мог он предвидеть разрушительные свойства морской воды? Через три дня его постель и одеяла насквозь промокли, а мандолина попросту рассыпалась на куски, и её пришлось выбросить в море.

На первом отрезке пути «Элейн» испытала только один шторм средней силы. Ребелл спустил паруса и стал дрейфовать, причем судно развернулось бортом к волне и водяные валы то и дело захлестывали палубу. Тогда Ребелл решает поставить яхту на плавучий якорь, сооруженный на скорую руку из скрепленных крестом весел и куска парусины. Импровизированный плавучий якорь действовал превосходно, пока через полчаса не перетерся трос...

Трудно перечислить все невзгоды и хлопоты, которые выпали на долю новичка в океане. Но видимо, у Ребелла была дремавшая до сих пор душа моряка. Он довольно быстро овладевал морским делом, и «Элейн», направляемая его твердой рукой, упорно продолжала свой путь.

За четыре недели плавания моряк преодолел 1800 миль и прошел в ста милях от северной оконечности Новой Зеландии. Был соблазн повернуть к Новой Зеландии, но это значит затянуть путешествие. Поэтому Ребелл, резко изменив курс, направился к лежащим к северо-востоку островам Фиджи. До них надо было пройти 800 миль. Оставив справа по борту острова Кермадек, которые, кстати, не были обозначены на скопированной из атласа «карте», не видя с начала плавания ни клочка суши и не встретив ни единого корабля, моряк без особых трудностей плыл по проложенному им курсу.

Поскольку Ребелл, если позволяла обстановка, плыл с закрепленным штурвалом, у него было много свободного времени, но он не скучал ни минуты: следил за рыбами и птицами, временами подлетающими к яхте, писал, читал, не сетовал, когда нужно было приниматься за работу. Запасы продовольствия позволяли разнообразить меню, что было не так уж маловажно для одинокого мореплавателя.

Успешное осуществление довольно рискованного предприятия — преодолеть океан, не имея опыта, на яхте, предназначенной для прогулок вблизи берега, — можно отнести только за счет сверхнаходчивости и незаурядных способностей Ребелла. Когда, например, заменяющие хронометр часы остановились, так как в них попала морская вода, Ребелл на раскачивающейся на волнах яхте сумел натруженными пальцами разобрать сложный механизм, прочистить его и заново собрать, не потеряв ни одной детали.

Возня с часами и плохая видимость в течение нескольких дней затрудняли обсервацию. Когда же Ребелл установил свое местоположение, оказалось, что он находится в двухстах милях к востоку от главного города и порта Сувы на острове Вити-Леву. Моряк изменил курс, повернув на северо-запад, и с нетерпением ожидал появления суши.

После шестидесяти одного дня одиночества в океане, совершив не одну ошибку в навигации, Ребелл наконец приближался к земле. Как назло, последние мили «Элейн» двигалась очень медленно. Наконец 2 марта, пройдя от Сиднея в общей сложности 2600 миль, судно приблизилось к гористому острову, покрытому сплошной стеной растительности, над которой возвышались отдельные перистые вершины кокосовых пальм. Ребелл сошел на берег и с удовольствием утолил жажду молоком кокосового ореха. Вскоре он встретил меланезийца, немного говорящего на английском языке. От него путешественник узнал, что находится на островке Янута, лежащем всего в 35 милях от Вити-Леву.

Свежая пища и ощущение твердой земли под ногами быстро восстановили физические и духовные силы мореплавателя.

Не имея подробной карты и опасаясь рифов, Ребелл с большой осторожностью продвигался к Суве. После перепалки с портовым врачом и полицейским (неприязнь к документам была отличительной чертой Ребелла) мореплаватель дал интервью корреспонденту «Фиджи таймс»; это впервые принесло его необычному и рискованному путешествию широкую известность.

«Элейн» была отремонтирована и находилась в гораздо лучшем состоянии, нежели до выхода из Сиднея. Моряк получил настоящие морские карты, компас и барометр — это были подарки его новых друзей.

Период ураганов, начавшийся в момент прибытия судна на Фиджи, закончился. 20 апреля «Элейн» снова подняла паруса и покинула гостеприимную Суву.

Ребелл, для которого первый этап путешествия явился нелегкой школой, приобрел немалый опыт, да и очередной, намеченный им отрезок пути до Апия на островах Самоа был не слишком длинным.

Путь через проливы архипелага Фиджи, состоящего из более чем 250 островов, с многочисленными рифами и переменными течениями, требовал постоянного внимания. Особенно тяжелым испытанием для одинокого моряка были ночи.

Продвигаясь на северо-восток, 24 апреля «Элейн» пересекла линию перемены дат. В течение семи дней петляя среди рифов, моряк пленился красотой острова Наитамба, где он стал гостем местного плантатора.

6 мая, пополнив запасы фруктов, Ребелл продолжил путь к Апия. Океанские воды между Фиджи и Самоа предстали перед моряком во всем богатстве и разнообразии фауны. Ему не нужно было даже ловить рыбу — почти каждый день немало летучих рыб падало на палубу яхты.

800 миль от Сувы Ребелл прошел под полными парусами, без хлопот с навигацией. 24 мая яхта бросила якорь в Апия. На этот раз в соответствии с инструкцией Ребелл поднял желтый карантинный флаг. Ещё до того как Ребелл сошел на берег, он получил первые сувениры, рыбу и бананы, а также немало приглашений.

Апиа — столица Западного Самоа — небольшой городок, но Ребелл, будучи очень наблюдательным человеком, вынес немало новых впечатлений. Многие страницы его книги посвящены описанию жизни и обычаев полинезийцев.

Бунтарь по натуре и ярый противник любых условностей, Ребелл был очарован патриархальной жизнью на островах. Мораль, традиции и искусство населения Самоа были именно такими, какие он издавна подсознательно искал. И неудивительно, что ему было невероятно трудно покинуть гостеприимный городок Апиа. Однако морская натура взяла верх, и «Элейн» вышла в океан.

Покинув архипелаг Самоа, Ребелл двинулся к островам Дейнджер. Погода стояла хорошая, и плавание проходило легко.

25 июня утром показались контуры холмов, а через несколько часов «Элейн» стала на якорь. Третий, семисотмильный отрезок пути остался за кормой. После двенадцатидневной стоянки на островах Дейнджер Ребелл продолжил плавание. Впереди его ждала дальняя, почти тысячемильная трасса до острова Рождества. Целую неделю дул попутный ветер. Затем «Элейн» вошла в полосу штилей и дождей. Постоянно испытывая затруднения с определением точного времени, Ребелл отказался от услуг своего «хронометра» и уже проверенным (хотя лишь самому себе доказанным) способом решил идти прямо на север, вплоть до широты острова Джарвис (почти 0°), а затем повернуть на восток. Ориентируясь по полету птиц и по другим природным приметам, Ребелл 31 июля оказался вблизи острова Джарвис. Очутившись в пустынных просторах Тихого океана, он опасался, что пройдет мимо острова Рождества.

Следуя рекомендациям, приводимым в старинном труде о плавании под парусом, где говорилось, что, в случае если подведут обычные методы навигации, следует обратиться к наблюдениям Луны и Солнца, Ребелл, воспользовавшись относительной неподвижностью «Элейн» во время штиля, затратил целый день на обсервацию. Оказалось, что до экватора остаются считанные мили.

Сразу же после пересечения экватора Ребелл взял курс на северо-восток. Утром 14 августа, наблюдая за полетом птиц, моряк окончательно утвердился во мнении, что остров лежит прямо по курсу. Через несколько часов на горизонте появилась вершина острова. На следующий день в сопровождении стаи акул «Элейн» подошла к берегу. Экипаж моторной лодки, вышедшей навстречу паруснику, принял Ребелла за потерпевшего крушение. Вскоре «Элейн» вошла в лагуну.

Для Ребелла наступило время заслуженного отдыха после сорока дней плавания, в течение которых было пройдено 1150 миль. Островитяне приняли путешественника гостеприимно. Ребелл интересовался всем, в том числе экспортом плодов, копры и рыбы. Здесь же он позаботился о своем паспорте. «Я сам смастерил секстан и другие приборы. Почему бы мне не выдать самому

себе паспорт?» Ребелл рассчитывал, что этот документ будет впоследствии признан и в США. А печать властей острова Рождества подтверждала выдачу ему первой визы. В паспорте на фотографии красовалась фигура Ребелла на фоне яхты.

Утром 25 августа «Элейн» выходит в океан, направляясь к расположенному в 1200 милях Гонолулу. Курс — почти точно на север. Вскоре парусник попадает в полосу штиля, несколько дней моряку докучают дожди и мертвая зыбь. «Не люблю зоны штиля», — сообщает Ребелл, не ведая, очевидно, что штили всегда были кошмаром для моряков-парусников. И путешественник с нетерпением ожидал момента, когда яхта достигнет района постоянных северо-восточных пассатов, которые должны облегчить и ускорить плавание к Гавайским островам. Наконец поднялся ветер, и «Элейн» двинулась на север. Через неделю Ребелл простился с созвездием Южного Креста, зато Полярная звезда поднималась всё выше над горизонтом. При постоянном ветре было легко идти, и Ребелл любовался созвездиями, которых не видел с молодых лет.



Трасса Ребелла.

1- Сидней; 2 — Окленд (Новая Зеландия); 3 — острова Фиджи; 4 — Апиа (Самоа); 5 — острова Дейнджер; 6 — остров Джарвис; 7 — остров Рождества; 8 — Гонолулу; 9 — Лос-Анджелес.

Утром 15 сентября показались Гавайские острова. Вершины островов выступили из океана, хотя до ближайшего берега оставалось ещё не меньше 40 миль. Переменные ветры, образующиеся среди островов архипелага, явились причиной того, что «Элейн» продвигалась

теперь со скоростью не более двух узлов. И только 20 сентября, после самого трудного испытания терпением, закончился двадцатishестидневный прыжок к Гавайям и Ребелл смог добавить к пройденному пути еще 1300 миль. За двадцать шесть дней плавания осторожный Ребелл израсходовал всего около 27 литров пресной воды (из 140-литрового запаса). Кроме того, как, впрочем, с начала рейса, он располагал шестимесячным запасом продовольствия. Так как Ребелл не имел возможности точно определять свое местонахождение, то считал, что у него должен сохраняться достаточный резерв продуктов. «Если бы случилось пройти мимо Гавайских островов, — пишет Ребелл, — я пошел бы прямо на восток к берегам Северной Америки».

«Элейн» стала на якорь перед Гонолулу и, как нарочно, простояла незамеченной на рейде почти целый день. Ребелл ждал лоцмана или лодку карантинной службы. Наконец, потеряв терпение и подняв желтый флаг, он вошел в порт. Заявление Ребелла, что он прибыл из Австралии, поначалу вызвало недоверие, но вскоре стали подходить репортеры, фотографы и кинооператоры, а многие жители приглашали моряка на ленч.

Интерес Ребелла вызывали пестрое население Гонолулу и всего острова Оаху, магазины, ломящиеся от товаров, своеобразные музыка и танцы.

Менее приятно было соблюдение формальностей. Изготовленный Ребеллом документ не получил одобрения местных властей. «Ваш паспорт нельзя считать законным, — заявили мореплавателю, — поскольку он не выдан каким-либо государством». — «Я сам себе государство, — ответил Ребелл, — а если вам это не нравится, вышвырните меня в море». Его оставили в покое.

Как и повсюду, Ребелл быстро приобрел в Гонолулу немало друзей. Вместе с ними он путешествовал по острову, восхищаясь великолепными красками неба и моря, высокими горами и буйной тропической растительностью.

Проведя на острове пять недель, провожаемый толпой жителей, 3 ноября Ребелл отправляется в последний этап своего большого рейса. Впереди — 2200 миль трудного плавания в осенних ветрах и штормах. Поначалу всё складывалось удачно, и, идя остро под углом к северо-восточному ветру, «Элейн» держит курс. Через неделю после выхода в океан происходит встреча с небольшим пароходом, капитан которого сообщает Ребеллу их точное местоположение. Часы Ребелла были «на ходу», и путешественник мог относительно точно определять своё местонахождение. Приближалась зима, и по мере продвижения на север становилось всё холоднее. Ребеллу пришлось облачиться в теплую одежду. Дул сильный ветер, волнение на море было значительным. Но накопленный опыт позволял одинокому мореплавателю без особых усилий справляться с яхтой.

10 ноября, когда «Элейн» без каких-либо приключений преодолела две трети пути, под 135° восточной долготы и 32° северной широты моряк попал в объятия циклона. Набирающий силу

ветер круто изменил направление с норд-оста на зюйд-вест. Ребелл вытравил плавучий якорь, но и тот не был в состоянии удержать яхту носом к волне. С зарифленным гротом моряк с трудом боролся с огромными волнами. 13 декабря высокая волна обрушилась на яхту, однако «Элейн» сохранила остойчивость. Противостоять захлестывающим волнам и ветру становилось всё труднее. Швертбот наполовину был залит водой, перо руля погнуто, а румпель сломан. Океан бушевал всё сильнее. Внезапно штормовой ветер утих, моряк смог исправить многочисленные повреждения.

«Элейн» продолжала путь на восток. Для Ребелла наступили дни спокойного плавания. Но чувствовал он себя очень одиноко и страстно желал очутиться среди людей.

16 и 17 декабря в нескольких милях от «Элейн» прошли два корабля, следовавшие по трассе Сан-Франциско — Панама. Ребелл нетерпеливо ожидал появления земли, но навигационные вычисления снова подвели его.

Наступил новый, 1933 год — начало второго года его рейса в одиночку. Ветры были по-прежнему сильными и докучливыми, плавание — трудным и изнурительным.

Наконец 3 января Ребелл увидел остров Сан-Николас, а 8 января «Элейн» вошла в порт Лос-Анджелес. Путешествие было завершено. Последний этап, 2200 миль, пройден за шестьдесят шесть дней исключительно трудного и опасного плавания. А весь путь через Тихий океан составил 8000 миль, пройденных за семь месяцев.

Во время этого рискованного рейса многие уговаривали Ребелла прервать путешествие. В своей книге он писал: «Я довел свое дело до конца по двум причинам: во-первых, потому, что я его начал, во-вторых, считая, что оно явится прекрасной подготовкой к выполнению других задач моей жизни».

В Соединенных Штатах Америки на долю Ребелла выпала неожиданная слава. Ему предлагали отправиться в турне по стране, просили написать воспоминания.

Последний рейс

21. Ален Жербо — «Ален Жербо»

В июле 1929 года Алена Жербо широко чествовали во Франции. Им восхищались, его осыпали наградами и называли национальным героем. Но он избегает популярности, он не может найти себе места в буржуазном обществе, всё более сторонится людей и всё чаще подумывает о новом рейсе — о возвращении в полюбившуюся ему Полинезию. Никто не мог предположить, что из этого рейса великий моряк уже не вернется.

Жербо много писал и продолжал обдумывать план нового путешествия, не посвящая, однако, никого в детали своего замысла. Он посетил Париж, Лондон, Нью-Йорк, Брюссель, Мадрид, Барселону, Вену, Прагу, Дюссельдорф и семь раз побывал в Марокко. Но потраченные на эти

путешествия месяцы Жербо считает пустыми и менее содержательными, нежели неделя, проведенная на атолле.

«Фанеркрест», который и до кругосветного рейса был не первой молодости, после пройденных 45 000 миль и проведенного на скорую руку ремонта не был пригоден для нового плавания. Значительные средства, полученные Жербо за три его книги о кругосветном рейсе, позволили начать постройку новой яхты, о которой моряк мечтал ещё во время плавания.

Подыскивая материал, Жербо нашел в лондонских портовых складах два больших сухих ствола тикового дерева: один, трехтонный, из Бирмы, и второй, двухтонный, из Сиама. В октябре 1930 года на верфи в Сартрувиле стволы были распилены на доски.

Строительство нового судна оживило Жербо. Но он не забывал и о «Файеркресте», судьба которого была ему далеко не безразлична. Первой мыслью Жербо было затопить тендер в море — единственно достойный конец для старого, заслуженного судна. К тому же он долго не мог смириться с мыслью, что после стольких лет дружбы и разделенного с ним одиночества кто-то другой будет плавать на «Файеркресте». Хотел он также разобрать яхту, а фальшкиль и некоторые другие части использовать при строительстве нового судна. Но наконец решился за чисто символическую плату передать «Файеркрест» в мореходную школу в Бресте для использования его в качестве учебного судна.

4 июня 1931 года наступил торжественный момент спуска на воду нового тендера, «Алена Жербо», построенного на верфи в Сартрувиле. Представитель правительства произнес речь, в которой упомянул о заслугах Жербо как мореплавателя, и украшенная флагами яхта заколыхалась на волнах.

В конце сентября Жербо перебрался на яхту, взяв с собой всё, что представляло для него ценность. На паруснике он чувствовал себя действительно как дома.

В первых числах октября Ален Жербо где под парусами, а где на буксире отправился по рекам и каналам в Марсель. Новый тендер, водоизмещением 11 тонн, был крепким и быстрым судном.

«Наконец настал долгожданный день. Всё готово. Бегство из Марселя переполняет меня радостью, хотя с этим городом меня связывает немало приятных воспоминаний. Мне хочется обрести на море покой, снова увидеть залитые солнцем острова. Я хочу покинуть порт на рассвете, не огорчая друзей, провожаемый лишь самыми близкими... 28 сентября в 7 часов утра я отдал концы и был выведен в море моторной лодкой. Вблизи острова Мер я поднял паруса. Только теперь я по-настоящему вступаю во владение новым судном. Вокруг никого. Только море, яхта и я».

Судно ведет себя безупречно. Но на этой яхте всё ново для моряка и ему нужно освоить её, так же как когда-то «Файеркрест».

29 сентября около 2 часов утра бриз стихает. Жербо встречает немало пароходов. Он сживается с морем и яхтой. 2 октября ночью показались огни острова Менорка. 4 октября волнение и встречное течение сильно затрудняют плавание, но радует то, что при непрерывных ударах волн корпус и рангоут яхты держатся хорошо. Яхта находится на одном из наиболее оживленных морских путей. Жербо начеку. 13 октября, несмотря на сильное встречное течение, «Ален Жербо» продолжает идти к Гибралтарскому проливу. К вечеру показываются огни мыса Палос.

После нескольких дней легкого бриза и встречных течений наступает период спокойной погоды, продолжавшийся девять дней. Одиночество радует Жербо, и это настроение помогает преодолевать усталость. Он наедине со своими мыслями, довольный тем, что вырвался из суетного цивилизованного мира и всех его сложностей.

31 октября Ален Жербо заходит в военный порт Гибралтар. С этим местом его связывают воспоминания. Отсюда девять лет назад он вышел в Атлантический океан. После трехнедельной стоянки моряк поднимает якорь. Он доволен своим судном, которое при попутном ветре легко в управлении и почти не оставляет завихрений за кормой.

После четырех дней плавания при сильной волне и западных ветрах Ален Жербо прибывает в Касабланку. Здесь он узнает, что вышла в свет его очередная книга — «Евангелие солнца». Мореплаватель пополняет запасы продовольствия и после очистки и покраски подводной части корпуса 22 февраля отправляется в дальнейший путь. Легкий ветер на несколько дней сменяется штилем. Паруса оказались тяжелы, и Жербо решает заменить их более легкими. Вскоре «Ален Жербо» достигает Канарских островов. 7 марта показался остров Лансароте. 8 марта яхта прошла между островом Фуэртевентура и Африканским материком.

Пассат постепенно усилился, и «Ален Жербо», на котором поставлен дополнительно спинакер, побивает все рекорды «Файеркреста», проходя за сутки по 115, 140 и даже 147 миль. Волнение на море всё усиливалось, однако корма судна оставалась сухой. 11 марта парусник находился возле западной оконечности Африки. На палубу стали падать первые летучие рыбы. Через шесть дней после того, как он покинул африканский берег, перед моряком открылся Санту-Антан, входящий в состав островов Зеленого Мыса. Но лишь на следующее утро судно вошло в пролив Сан-Висенти, разделяющий острова Санту-Антан и Сан-Висенти, где предательское течение когда-то едва не привело «Файеркрест» к катастрофе.

В спокойную погоду происходит плавание через Атлантический океан от островов Зеленого Мыса до Мартиники. Затем, пройдя Карибское море, он прибывает в Панаму, где задерживается для пополнения запасов.

Вскоре наступила радостная для Жербо встреча с Тихим океаном. Парусник под напором пассата следует уже знакомой моряку трассой через архипелаг Галапагос к Маркизским

островам. Записи Жербо, относящиеся к этому периоду, носят особый, впрочем уже заметный и ранее, оттенок неприязни к буржуазной цивилизации. В них преобладает культ природы и одиночества.

Достигнув Маркизских островов, «Ален Жербо» без какой-либо цели кочует между островами. Моряк посещает старые места и знакомится с новыми, восхищается нравами островитян, переживая радость слияния с природой.

Острова Туамоту, Таити, Бора-Бора, Мангарева, Гамбье наиболее часто упоминаются в дневнике Жербо. Моряк всё больше отдаляется от людей, постепенно порывая связи с ними. «Ален Жербо» следует на запад через архипелаг Самоа, острова Уоллис, Фиджи. Время течет, проходят месяцы, годы. Начинается вторая мировая война, об одиноком моряке забывают. Известие с острова Тимор о его смерти достигает Европы только после окончания войны.

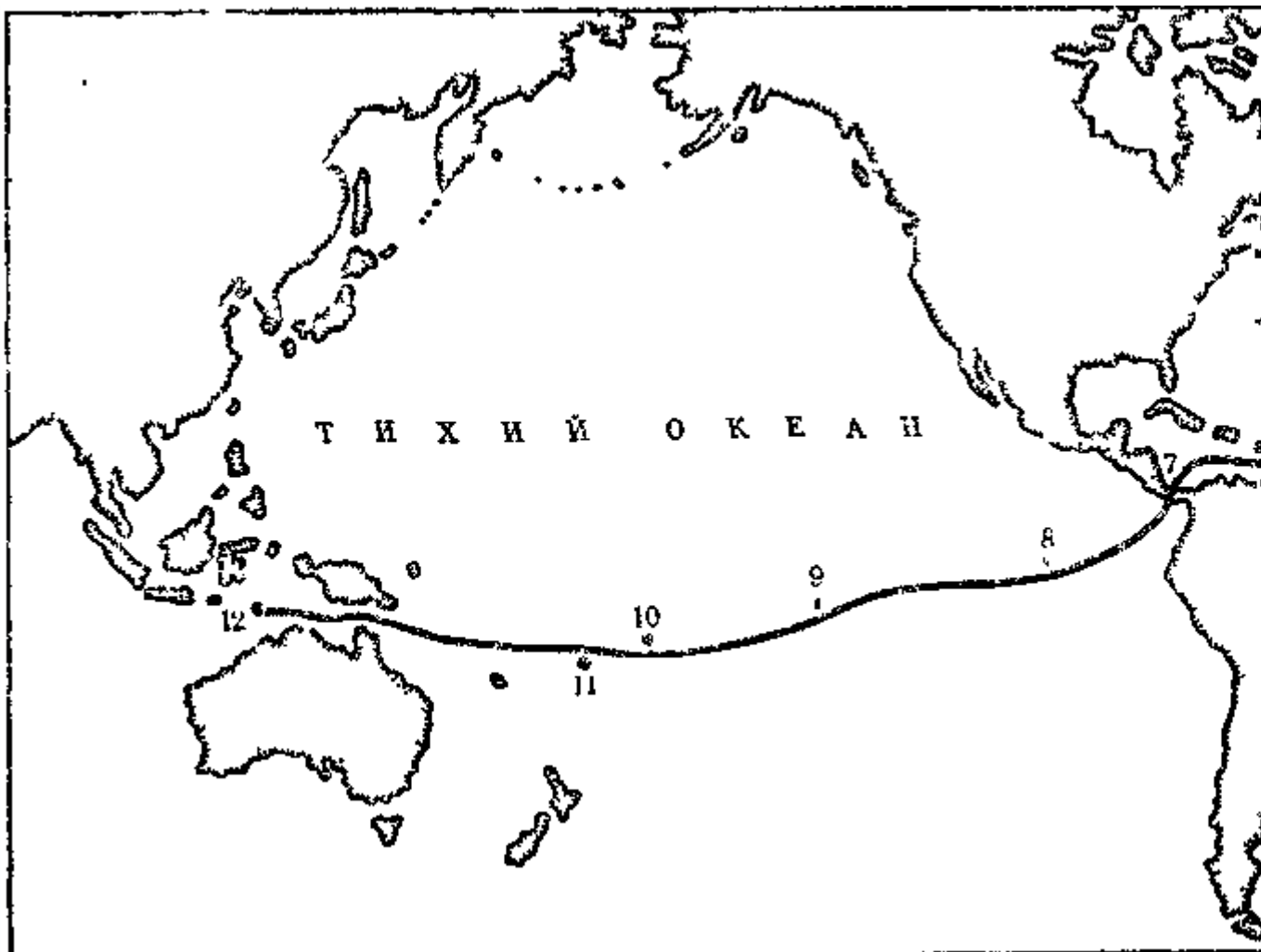
Как пишет Горский — французский моряк и аквалангист, — основываясь на сообщении Рикардо Телеса, точно неизвестно, случилось ли это именно пятого октября. Во всяком случае, в первых числах октября 1941 года в бухту Дили на острове Тимор вошел парусник под французским флагом. Судно двигалось очень медленно.

Капитан порта приказал доктору Карвальо провести на яхте санитарный досмотр. Когда доктор Сантос Карвальо поднялся на палубу, то увидел, что экипаж судна состоит лишь из одного человека. Поэтому доктор с улыбкой сказал ему: «Вы — новый Ален Жербо». Моряк не ответил. Доктор вынул формуляр санитарного досмотра, открыл паспорт прибывшего и тут же с удивлением взглянул на его владельца. В паспорте значилось: Ален Жербо.

Невозможно установить, знал ли уже тогда Жербо о поражении Франции... Он обратился к голландским властям в Купанге за разрешением заходить в индонезийские порты. Он хотел добраться этапами до какого-либо заморского владения Франции, скорее всего до Мадагаскара.

В Дили Жербо проводил время то на борту яхты, то в компании португальцев, знающих французский язык. Он ещё в какой-то мере общителен, играет в пинг-понг, теннис и бридж, рассказывает о своих морских приключениях.

Наконец он получил из Купанга ответ на свою просьбу. Ответ отрицательный. Несмотря на это, решил двинуться дальше.



Трасса последнего рейса Жербо.

1- Марсель; 2 — Гибралтар; 3 — Касабланка; 4 — Канарские острова; 5 — острова Зеленого Мыса; 6 — остров Мартиника; 7 — Панама; 8 — острова Галапагос; 9 — Маркизские острова; 10 — острова Самоа; 11- острова Фиджи; 12 — остров Тимор.

Встречный ветер вынудил мореплавателя через четыре дня вернуться обратно. Он снова повторяет попытку. Ещё до выхода из бухты судно задело за коралловый риф и повредило фальшкиль. Снова пришлось возвратиться.

С этого времени Жербо неузнаваемо изменился. Правда, бывали дни, когда он заходил в ресторан или в китайский магазинчик, но ни с кем не вступал в беседы, а на вопросы отвечал односложно: «да» или «нет». Возможно, это было предчувствие смерти или сказывались пережитые невзгоды, ослабившие организм. Возможно, его мучила лихорадка. Жербо как бы отгораживается от людей. Он окончательно сломлен. Ночью он часами кружил по песчаному берегу. Днем его можно встретить только в утренние часы, когда он отправляется на рынок за покупками и затем возвращается на яхту.

Видя столь угнетенное состояние Жербо, капитан порта помогает ему материалами и людьми, чтобы устранить повреждения судна. «Ален Жербо» снова может двинуться в путь. Могла яхта, но не человек.

Однажды заметили, что моряка уже неделю не видно на берегу. Доктор в сопровождении Рикардо Телеса отправился к паруснику.

Жербо лежал в постели — исхудавший, заросший, с воспаленными глазами. Он попробовал улыбнуться.

— Мы пришли взять вас в больницу, — сказал доктор. — Вам необходима медицинская помощь.

— Зачем? Мне не так уж плохо.

— Вы больны. С этим не шутят.

После долгих уговоров Жербо сдался.

Было это 11 декабря. Если бы Жербо попал в больницу неделей раньше, его, возможно, удалось бы спасти. Но лихорадка уже доконала организм, и моряк был обречен.

Рикардо Телес знал, что Жербо католик, и решил, что пора пригласить священника. У изголовья умирающего сел отец Джастино Кампос. Он шепотом произнес несколько слов. Потом прочитал молитву. Но Жербо не захотел исповедоваться, и отец Кампос ушел.

Потом Жербо произнес: «Это моё последнее путешествие». Умер он на закате дня...

Через два месяца на острове высадились японские войска. Австралийские подразделения — едва ли более батальона — отступили в горы. Инспектор Артур де Канто пытался сохранить яхту моряка, но безуспешно: японской комендатуре нужны были лодки. Мобилизованные комендатурой китайцы переделали яхту в десантное судно, в ходе работы нашли спрятанные двести фунтов стерлингов. То, что до недавнего времени называлось яхтой Алена Жербо, позже было потоплено вместе с другими судами японцев.

После окончания войны, согласно завещанию Жербо, его останки были перевезены на любимый им остров Бора-Бора.

«Островитянин» снова отправляется

В кругосветное плавание

22. Гарри Пиджен — «Островитянин»

Гарри Пиджен, моряк-самоучка, в 1921–1925 годах вторым в мире совершивший в одиночку кругосветное плавание на собственноручно построенной яхте, не утолил жажду познания мира.

Несмотря на то что уже приближалось его шестидесятилетие, да и верно послуживший «Островитянин» был уже далеко не молод, Пиджен решил снова в одиночку обогнуть земной шар. Согласно некоторым источникам, он, так же как и в первый раз, поначалу якобы не

собирался в кругосветное путешествие. 8 июня 1932 года он просто вышел в Тихий океан, чтобы ещё раз посетить полюбившиеся ему острова. Таково было начало...

Факт, что этот рейс Пиджена был одиночным рейсом, некоторые источники подвергают сомнению, сообщая, что часть пути вместе с ним на яхте плыли две женщины. К сожалению, подробных сведений об этом не сохранилось. Но так или иначе, после пяти лет плавания, 15 июня 1937 года, Пиджен, пройдя вокруг земного шара, возвратился домой.

Этот неутомимый мореплаватель после двух кругосветных плаваний отправился из Лос-Анджелеса на «Островитянин» в третий раз. Было это в 1947 году. На этот раз Пиджена сопровождала его жена Маргарет — отважная морячка, родившаяся на парусном корабле. Застигнутая в Тихом океане циклоном, яхта разбилась и затонула в порту у острова Эспириту-Санто (Новые Гебриды).

Пиджен строит новую яхту «Лакемба». По размерам новая яхта гораздо меньше «Островитянина», едва достигает 7,6 метра в длину.

В августе 1951 года 77-летний Гарри Пиджен вновь намеревался в одиночку пересечь океан. Но знаменитый мореплаватель уже не смог выйти в этот рейс. Состояние здоровья Пиджена значительно ухудшилось, и через три года он скончался.

Первый победитель мыса горн

23. Альфон Моллер Хансен — «Мэри Джейн»

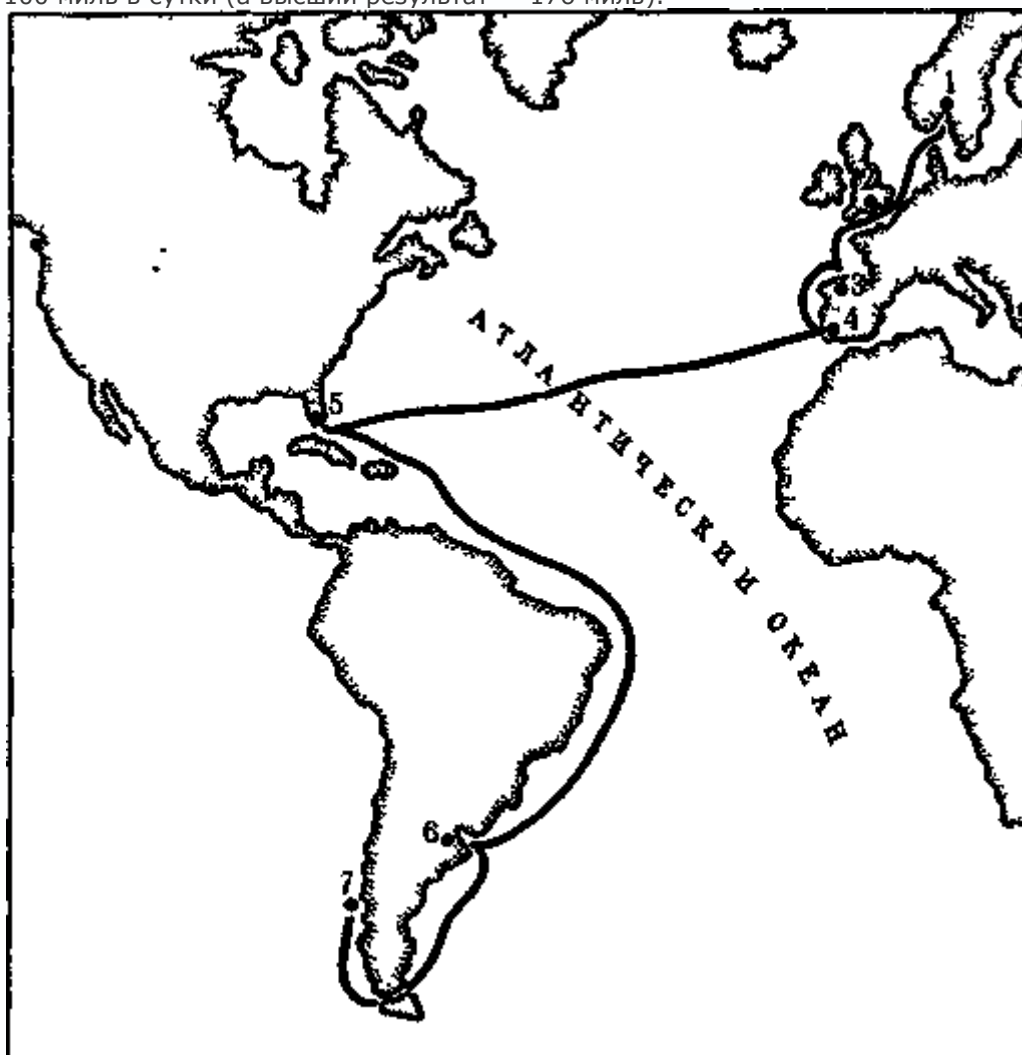
Первым моряком-одиночкой, бросившим вызов грозному мысу Горн, был 21-летний норвежец Альфон Моллер Хансен из Форвика. На сэкономленные деньги он купил тендер с гафельным вооружением. Общая длина парусника составляла 11 метров. Это было судно не первой молодости, но оно сошло с верфи Колина Арчера, строителя легендарного «Фрама».

У яхты были еловые шпангоуты сечением 15 X 18 сантиметров и очень прочная двухсантиметровая дубовая обшивка. Она получила имя «Мэри Джейн». Хансен считал это судно наилучшим для выполнения поставленной цели — кругосветного путешествия. Он тщательно оснастил судно и 15 июля 1932 года вышел из Осло, взяв с собой в качестве компаньонов черного пса Мата и серую кошку Матроску.

Первый этап одиночного рейса завершился в Уэймуте (Англия). Затем «Мэри Джейн» обогнула Европу с заходом в испанский порт Хихон, а затем в Порту и Лиссабон. Всё складывалось удачно, если не считать довольно серьезных финансовых затруднений. Еженедельно Хансен тратил не более пяти долларов, а когда денег стало не хватать, он продал «менее нужное снаряжение», если можно так назвать непромокаемые сапоги.

Хансен настолько полюбил своих четвероногих спутников, что когда, покинув Лиссабон, он обнаружил отсутствие Матроски, то не колеблясь повернул обратно и после долгих поисков нашел свою кошку на палубе одного из буксиров. Пройдя при благоприятном пассате мимо

Канарских островов, он повернул на запад и спустя сорок три дня достиг Флориды. Яхта стала на якорь в Майами. В среднем «Мэри Джейн» во время трансатлантического перехода делала около 100 миль в сутки (а высший результат — 176 миль).



Трасса А. Хансена.

1 — Осло; 2 — Уэймут (Англия); 3 — Хихон; 4 — Лиссабон; 5 — Майами; 6 — Буэнос-Айрес; 7 — Анкуд на острове Чипоэ (Чили).

Хансен не торопился. Когда он чувствовал себя усталым — отдыхал, а если его привлекала местность — отдавал якорь и делал остановку.

Дальнейший путь «Мэри Джейн» проходил по Миссисипи, через Великие озера и, наконец, через Детройт снова в океан.

На палубе суденышка кое-что изменилось. Кошка, имевшая в своем активе путешествие в 8000 миль, ушла в послеродовой отпуск, а вакантное место на яхте занял её отпрыск — «Матросик».

Не спеша, но упорно Хансен приближался к мысу Горн, намереваясь победить его в трудном переходе с востока на запад, идя навстречу господствующим на этой акватории западным ветрам. Продвигаясь на юг, моряк посетил несколько южноамериканских портов, в том числе

Буэнос-Айрес. Верный своим принципам, он писал: «Лучше не составлять детальных планов. Судьбе часто бывает угодно изменить их...»

Пройдя залив Ла-Плата, Хансен двинулся к самому грозному мысу. Сведения об этом переходе молодого и отважного моряка весьма скудны. Известно только, что, выйдя из Буэнос-Айреса, он обогнул мыс Горн, совершив этот подвиг в 1933 году, и после ста десяти дней необычайно трудного плавания пришел в порт Анкуд на чилийском острове Чилоэ Мыс Горн был побежден.

От Чилоэ моряк направился к порту Корраль. К несчастью, столь удачно начатое путешествие закончилось трагедией. Полагают, что несколько дней спустя после выхода «Мэри Джейн» из Анкуда яхта разбилась о скалы вблизи острова. Хансена никто и никогда больше уже не видел. Остов яхты был обнаружен через несколько месяцев после трагического события.

Северный путь Грэхема

24. Роберт Д. Грэхем — «Эмануэль»

Первые моряки-одиночки, которые пересекли Северную Атлантику, считали эту дорогу трудной и опасной. Не умаляя заслуг Енсена, Лоулора, Фрича и Блэкберна, надо сказать, что их парусники шли от Северной Америки к Европе в трудных, но все же благоприятных для плавания условиях. Преобладающие на этой трассе западные ветры, а также течение Гольфстрим, «бескорыстно» несущее каждую лодку к востоку, позволяют надеяться на успех рейса, несмотря на большую силу ветра и значительное волнение.

Однако неизмеримо труднее переход с востока на запад, обычно против ветра и всегда против течения.

Первым, кто предпринял такое путешествие, был английский капитан Роберт Д. Грэхем. Поначалу Грэхем намеревался направить свою небольшую яхту (на которой до тех пор он бороздил только прибрежные воды) к Ньюфаундленду южным путем вдоль Европейского континента и далее — через 20-е широты к Антильским островам и побережью Северной Америки.

Но благоприятное время года было упущено, и это заставило Грэхема выбрать более короткий, хотя и рискованный северный путь.

Яхта Грэхема «Эмануэль» имела 9 метров в длину, 2,6 метра в ширину, осадку — 1,5 метра, а парусность составляла около 40 квадратных метров.

19 мая 1933 года Грэхем, подготовившийся к трудному переходу, покидает Фалмут и направляется на юго-запад. Первые дни пути оказались очень тяжелыми. Множество судов, проходящих через пролив Святого Георга, затрудняло плавание и требовало от моряка неусыпного внимания. Измученный Грэхем вошел в залив Бантри и остановился в порту того же названия.

26 мая Грэхем продолжил рейс: пройдя через Северный пролив в Атлантику, он направился на запад, навстречу Гольфстриму. Становилось всё холоднее. Идя круто против ветра, «Эмануэль» с трудом пробивался вперед.

Упорно двигаясь к Ньюфаундленду, Грэхем преодолел 9 июня первую половину 2000-мильного пути. 17 июня яхта повстречалась с айсбергом.

Проделав тяжелый путь за двадцать пять дней, «Эмануэль» достиг Ньюфаундленда и 19 июня вошел в гавань Сент-Джонс. Хорошее время, которое показал Грэхем в этом трудном переходе, объясняется в значительной мере мореходными качествами «Эмануэля» и длиной судна («Эмануэль» — 9 метров, «Сентенниэл» — 6,1 метра).

Первый поляк в просторах Тихого океана

25. Эрвин Вебер — «Фарис»

К сожалению, об Эрвине Вебере, первом польском моряке-одиночке, долгое время ничего не было известно. Правда, его морские достижения, измеряемые по шкале 30-х годов (рейсы Ребелла, Жербо, Бернико), нельзя отнести к великим. И всё же надо признать, что 2000 миль одиночного океанского плавания Вебера заслуживают внимания.

Эрвин Вебер родился в 1907 году в Кракове. Двадцати пяти лет он окончил Львовский политехнический институт и, получив звание инженера-электрика, выехал на практику в Париж. Здесь он встречался с людьми, которые побывали в Полинезии, много читал о путешествиях и загорелся мечтой посетить овеянные романтикой острова.

Тщетны были уговоры родителей, оплачивавших пребывание Эрвина в Париже. Книги Конрада, Лондона и Жербо разожгли воображение молодого Вебера. Под предлогом поисков выгодной работы он в начале 1933 года отправляется в желанную Полинезию. Глядя в иллюминаторы своей каюты третьего класса, Вебер ещё и понятия не имел, что вскоре сам повторит на яхте путь своего кумира Жербо.

5 марта Вебер высаживается на Таити. Красота острова так очаровала его, что он безропотно переносит все тяготы и лишения, когда убеждается, что большие заработки в колониях не более чем миф. Он не отказывался ни от какой работы, лишь бы остаться в Полинезии, жить среди пальм и слышать шум океана. Именно в то время, не имея никаких средств, он твердо решает построить яхту и отправиться в одиночное плавание по океану. Решающую роль сыграла его встреча с Аленом Жербо. Знаменитый моряк, овеянный славой, но сторонящийся людей, как раз прибыл на Таити на своей яхте «Ален Жербо». Вероятно, молодой романтик и энтузиаст из далекой Польши произвел хорошее впечатление на Жербо, ибо этот нелюдим подружился с Вебером и разрешил бывать у него на яхте. Неопределенные замыслы Вебера быстро приняли конкретный характер, как только он увидел выставленную для продажи небольшую, но прочную яхту длиной 6,2 метра и шириной 2 метра. Он отказался от первоначального плана

собственноручно построить яхту в Польше (предполагаемом пункте старта) и, воспользовавшись денежной поддержкой родителей, купил яхту, назвав ее «Фарис» («Смельчак»).

Вебер немедленно приступил к переделке яхты, пользуясь советами Жербо, одновременно изучая навигацию. На судне была установлена малая бизань, укреплен палуба и все приспособлено для океанского плавания. После переделки яхты общая площадь парусов составляла примерно 30 квадратных метров.

Пробные рейсы показали, что «Фарис» легок в управлении и хорошо держится на волнах. Оснащение яхты поглотило последние сбережения Вебера. Недостающее оборудование ему подарил Жербо (в том числе один из знаменитых хронометров с «Файеркреста»).

29 февраля 1936 года, после полудня, «Фарис» покидает Папезте, неся на мачте польский флаг. «Я имею право распорядиться своей жизнью, как считаю нужным», — писал Вебер за несколько лет до этого. В тот день он поступил в соответствии со своим принципом.

Целью путешествия было посещение возможно большего числа островов южной части Тихого океана.

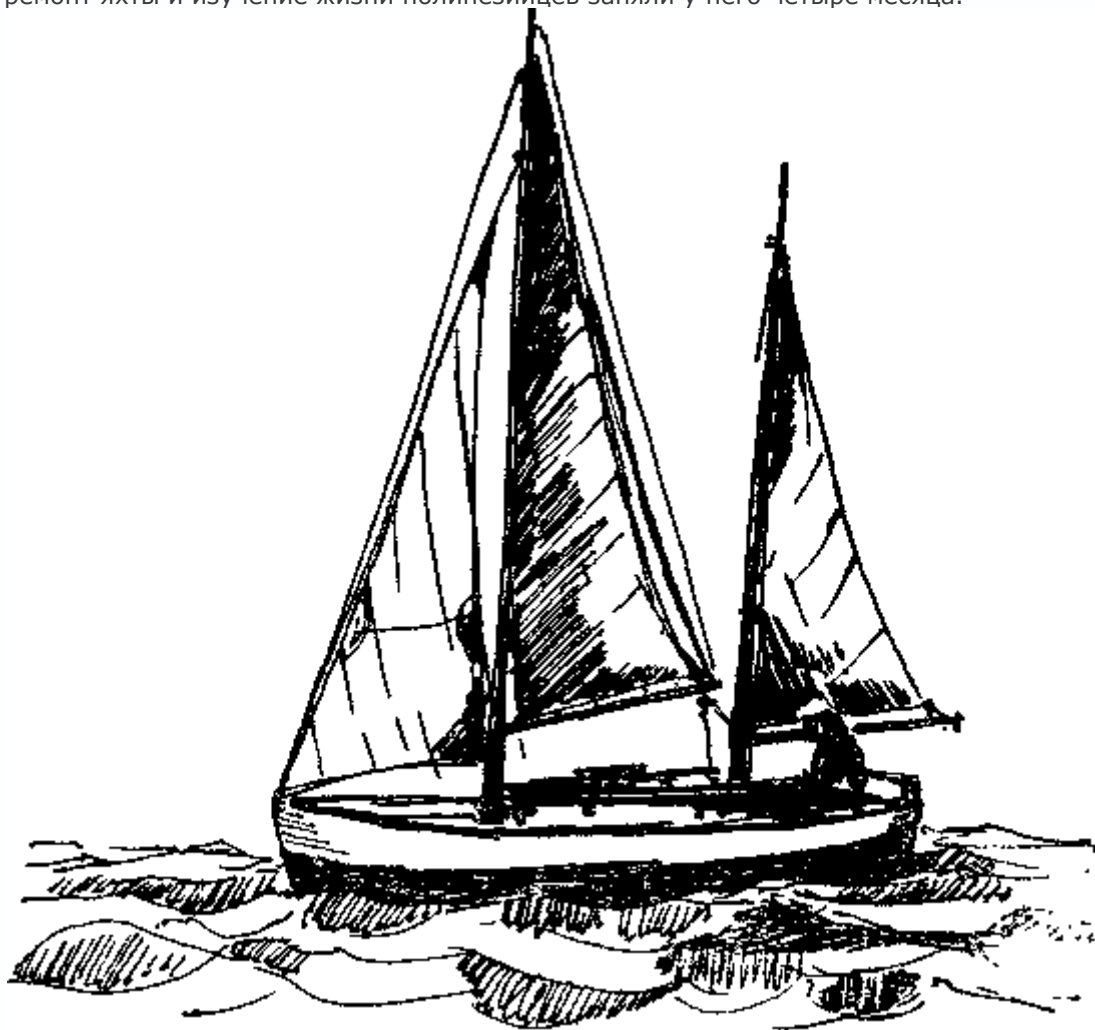
Когда наступала ночь, усталый моряк закреплял руль, чтобы яхта сама выдерживала курс, и спускался в маленькую каютку отдохнуть.

Первый этап пути к острову Хуахине составлял менее 100 миль, и «Фарис» прошел его за два дня без особых приключений, если не считать сильного шквала. Островитяне встретили польскую яхту со свойственным им гостеприимством. Веберу остров показался прелестным. После двухдневной стоянки мореплаватель отправился в дальнейший путь. Через острова Раиатеа и Тахаа он направился к Бора-Бора, пройдя по пути через несколько грозных шквалов, которые яхта отлично перенесла.

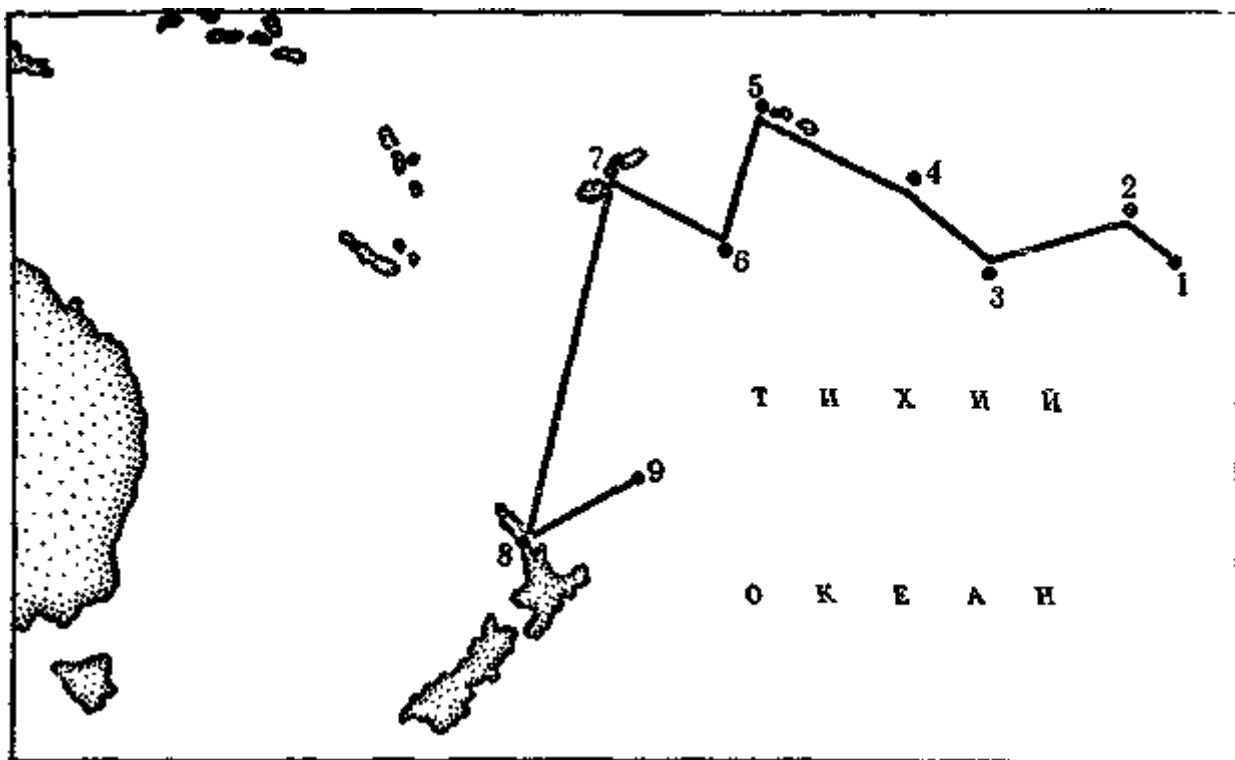
На Бора-Бора моряка встретили друзья. Здесь Вебер остановился на девять дней, побывал в селениях, проводил время с местными жителями и слушал их легенды.

21 марта «Фарис» отчалил от Бора-Бора. Теперь целью были находящиеся в 500 милях острова Кука. На этом отрезке пути начались первые серьезные испытания для яхты и её владельца. Через несколько часов после выхода в океан «Фарис» миновал атолл Маупити и взял курс на юго-запад. Вначале яхта шла с закрепленным рулем, но, убедившись, что яхта самостоятельно не выдерживает курса, Вебер установил жесткий распорядок дня. Моряк вставал на рассвете и, совершив утренний туалет, ставил паруса и брался за румпель. Чтобы не останавливаться для приготовления пищи, моряк смастерил приспособление, позволявшее управлять яхтой из каюты. С заходом солнца вахта кончалась. Вебер клал яхту в дрейф, зажигал на мачте сигнальный фонарь и на шесть часов ложился спать. С каждым днем приобретался морской опыт. Спустя неделю после выхода из Бора-Бора «Фарис» миновал островок Митиаро, форпост архипелага Кука, а затем, медленно двигаясь вперед, несмотря на частые штили,

прошел рядом с островом Атиу. 3 апреля, после тринадцати дней плавания, «Фарис» стал на якорь у острова Раротонга. Здесь Вебер задержался надолго. Посещение островов архипелага, ремонт яхты и изучение жизни полинезийцев заняли у него четыре месяца.



«Фарис» — яхта Вебера.



Трасса Вебера.

1 — Папеате (остров Таити); 2 — остров Бора-Бора; 3 — остров Раротонга (острова Кука); 4 — атолл Палмерстон (острова Кука); 5 — острова Самоа; 6 — острова Тонга; 7 — острова Фиджи; 8 — Окленд (Новая Зеландия); 9 — место поломки хронометра.

31 июля, запасшись радиоприемником, позволявшим ему принимать сигналы точного времени, Вебер направляется к атоллу Палмерстон. Путь в 300 миль, отделяющих Раротонгу от Палмерстона, занял десять дней. Причиной тому был шторм, во время которого «Фарис» продержался на плавучем якорю.

Инженер-электрик Вебер оказался неплохим навигатором. Правда, сначала его познания в навигации ограничивались теорией, но в пути он быстро приобрел практические навыки. По его словам, он успевал, отпустив румпель, взять из каюты секстан и хронометр и, опираясь на бизань, произвести три измерения высоты солнца, отмечая одновременно и показания хронометра, — и всё это прежде, чем яхта сойдет с курса. А затем, уже не спеша, держа одной рукой румпель, он делал вычисления. Эти расчеты для определения своего местоположения Вебер проводил два раза в день — утром и в полдень.

На Палмерстон «Фарис» прибыл 9 августа. Встретили его восторженно — «Фарис» был единственным судном, посетившим атолл за последние четырнадцать месяцев. Здесь закончилась первая часть рейса польского моряка по Тихому океану. За двадцать пять дней он проплыл около 1000 миль. После весьма радушного приема на атолле 20 августа «Фарис» двинулся к находившимся в 500 милях островам Самоа.

Теперь Вебер был уже не один. С ним на борту находился Джимми — сын местного вождя. По выходе в океан яхта, подгоняемая сильным пассатом, быстро приближалась к Восточному Самоа, куда и прибыла на пятый день плавания. Затем через острова Тонга и Фиджи наши приятели направились к Новой Зеландии. После двадцати двух суток тяжелого перехода в условиях плохой погоды мореплаватели прибыли в Окленд, преодолев 1200 миль.

В Окленде Вебер задержался. «Фарис» нуждался в ремонте, кроме того, моряк хотел кое-что изменить в оснащении. Яхту вытащили на берег. С помощью друзей Вебер подготовил судно к рейсу на острова Уоллис, где намеревался встретиться с Жербо.

В начале мая 1938 года Вебер снова вышел в одиночку в океан. «Фарис» взял курс на острова Тонга. Введенные усовершенствования в конструкции яхты и, конечно же, опыт, приобретенный в предыдущем плавании, не могли не сказаться. Держа курс на северо-восток, моряк без напряжения за десять дней прошел 500 миль. Однако в ночь с 17 на 18 мая налетел шторм, который пришлось переждать на плавучем якорю. Ветер всё усиливался, вспенивая огромные волны. Во время сильной качки разбился единственный хронометр, и моряк лишился возможности определять своё местоположение, что при плавании среди коварных коралловых рифов грозило катастрофой. Измученный Вебер решил вернуться в Новую Зеландию. Двигаясь навстречу ветрам, не раз переходившим в шторм, «Фарис» после трех недель плавания возвратился в Окленд.

На этом кончается мореходный список Эрвина Вебера. Он больше не возвращался на океанские пути одиночного плавания. И прошло целых 30 лет, пока другой польский моряк — Леонид Телига — совершил новое, уже более значительное плавание.

Вокруг Земли в рекордное время

26. Луи Бернико — «Анаит»

Луи Бернико можно отнести к числу наиболее знаменитых мореплавателей-яхтсменов. В 1936–1938 годах он в одиночку совершил кругосветное плавание в рекордно короткий для тех лет срок — за один год, девять месяцев и двадцать два дня.

Бернико родился в 1883 году в Бретани, славящейся своими отважными моряками и рыбаками. Выросший на берегах Атлантики, он уже в школьные годы ходил под парусами. Позже, когда Луи Бернико закончил мореходную школу, он служил на больших парусных судах и стал капитаном. Почти всю жизнь провел он на кораблях, постигая вершины мореходного искусства.

В 1934 году после выхода на пенсию он поселился в родных местах. Но размеренная и монотонная сухопутная жизнь была не по душе морскому волку. Воспоминания о далеких морях не давали ему покоя. Ещё в юности, зачитываясь книгами о морских путешествиях, он мечтал когда-нибудь сам отправиться в одиночку в просторы океана.

Бернико разработал проект яхты-одиночки и в 1935 году заказал её известной верфи в Карантеке. Яхта была названа «Анаит». Судно представляло собой бермудский шлюп 12,5 метра в длину, 3,5 метра в ширину, с осадкой 1,7 метра, с прочными обводами, целесообразной внутренней планировкой и с небольшим вспомогательным двигателем.

Предусмотрительный мореплаватель установил на палубе небольшую рулевую рубку, чтобы иметь возможность управлять яхтой в самую плохую погоду. На яхте размещались баки на 400 литров пресной воды и на 40 литров топлива для двигателя.

Тщательно скрывая свой замысел, без шумихи и лишних свидетелей 22 августа 1936 года Бернико выводит «Анаит» из Карантека и берет курс на юго-запад. Близкие друзья говорили Бернико, что первый и самый тяжелый шторм он уже пережил на суше, когда семья пыталась сначала отговорить его от «безумного намерения», а потом просто воспрепятствовать претворению его в жизнь. Однако всё закончилось благополучно.

Первоначально плавание не доставляло Бернико больших хлопот. Но вскоре возникли первые проблемы. В спешке и волнениях последних дней моряк не успел опробовать судно, и теперь приходилось за это расплачиваться. К сожалению, яхта не обладала способностью выдерживать курс, идя с закрепленным рулем, и Бернико был обречен на «вечную вахту». Пришлось отклониться от проложенного курса и временно прервать рейс. Стоянку в Фуншале на Мадейре Бернико использовал для ремонта. После короткой стоянки моряк отправился дальше. Бернико хорошо переносил одиночество. Впрочем, плавание в одиночку и не оставляло много свободного времени. Починка парусов, особенно грота, штурманские вычисления, приготовление пищи и множество других занятий поглощали всё время. Страдал он только от недосыпания, но это удел всех мореплавателей, путешествующих в одиночку.

Яхта упорно шла вперед, следуя по пути «Спрея». Миновав острова Зеленого Мыса, «Анаит» вошла в штилевую полосу, и вот здесь-то пригодился двигатель.

В тропиках корпус яхты быстро обрастал водорослями. Моряк пытался с помощью специальной щетки счищать эти наросты. Несмотря на огромный морской стаж, Бернико впервые так близко наблюдал жизнь океана.

Наконец после многих дней плавания показались долгожданные берега Южной Америки, и вскоре «Анаит», оставив справа по борту Ла-Плату, причалила к пристани Мар-дель-Плата. Пройдя 3000 миль по океану, моряк нуждался в отдыхе, а яхта — в ремонте.

Скромный и даже застенчивый по натуре, Бернико избегал шумихи и почестей и большую часть времени проводил на своем суденышке. В потрепанном костюме и старенькой фуражке он походил скорее на провинциального учителя, чем на овеянного славой мореплавателя.

22 декабря Бернико отправился в дальнейший путь. Он плыл вдоль берегов Аргентины. Здесь сильные, часто встречные ветры создавали ему немалые трудности.

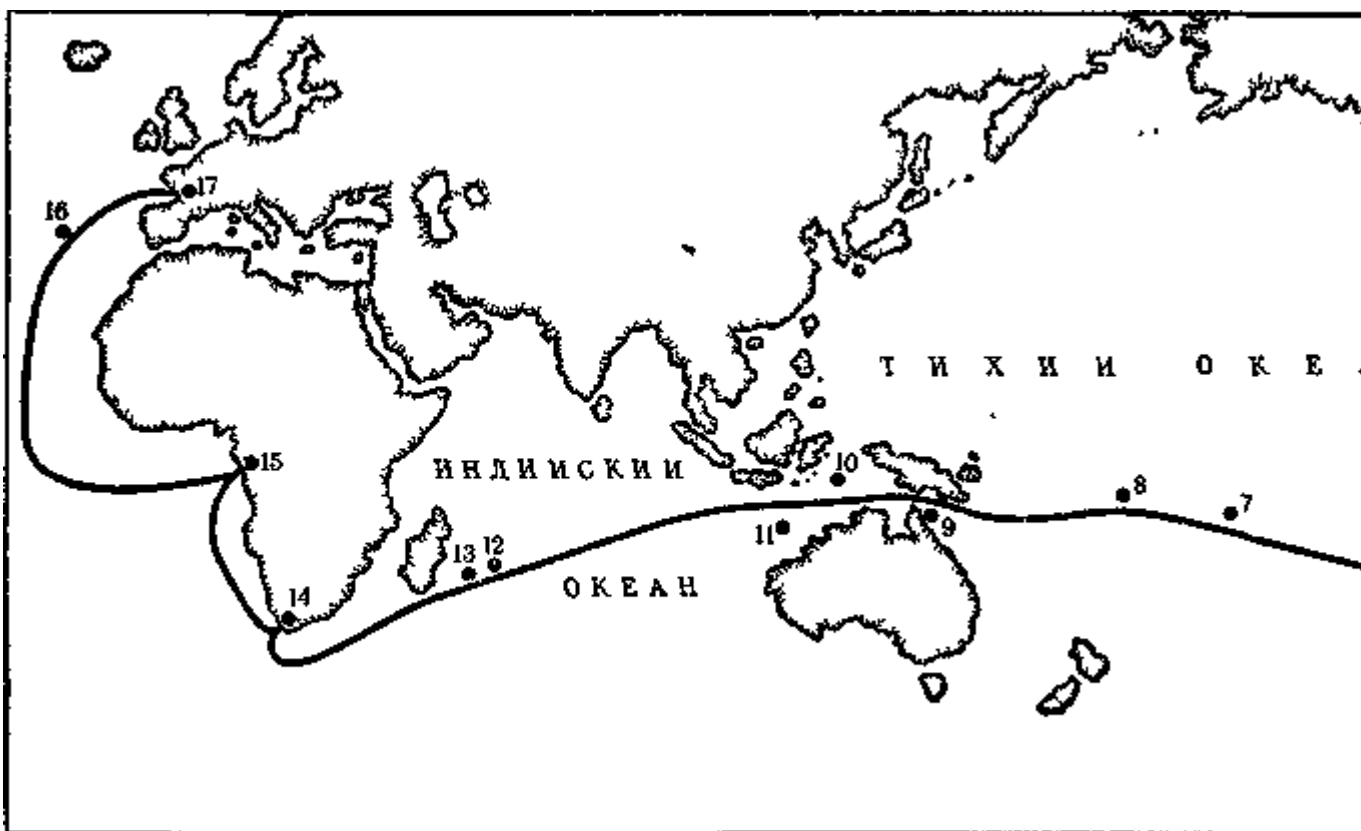
Чем дальше на юг удалялась «Анаит», тем тяжелее становилось плавание. Через две недели пути Бернико попадает в особенно сильный шторм. Долгие часы ему приходится бороться со стихией. 8 января 1937 года он решил хотя бы немного передохнуть. Но не успел он спуститься в каюту, как огромная волна накрыла парусник. При сотрясении шлюпа Бернико получил массу ушибов, но он сумел выбраться на палубу и спасти свое судно от затопления. Когда шторм несколько утих, моряк, несмотря на боль в ушибленных местах, принялся наводить порядок. Немало ещё пришлось пережить одинокому мореплавателю, прежде чем он достиг Кабо-Вирхенес. И вот взору его открылся Магелланов пролив, через который 40 лет назад прошел его знаменитый предшественник Слокам.

Когда вконец измученный Бернико привел яхту в маленькую бухту и лег отдохнуть, наступил отлив (в тех местах высота прилива 13 метров). Наутро Бернико обнаружил, что его яхта, сильно накренившись, крепко сидит на мели. Судно обрело свободу только с приливом.

С огромным трудом обогнув мыс Пилар, Бернико направил яхту в Тихий океан. Яхта была оснащена двигателем, но он постоянно капризничал, и поэтому преодоление пролива явилось немалым достижением, показавшим, что даже в плохую погоду яхта может идти против сильного ветра. Когда налетел ураганный северо-западный ветер, «Анаит», так же как когда-то «Спрей», была отброшена на юг. Когда наконец подул попутный ветер, Бернико понял, что худшее позади. С сожалением миновал он остров Осте: вход в порт был слишком опасен.

Жизнь морского отшельника вошла в привычную колею. Он вставал рано утром и выпивал чашку кофе. Около 7 часов утра завтракал: сухари и кофе с молоком. В полдень — определял свое местоположение, затем готовил обед: картофель с рисом и мясом, а на десерт — джем. Ужинал он остатками от обеда или варил рисовую кашу.

Бернико плыл в Тихом океане, страдая от безветрия, и только через несколько недель вошел в зону юго-восточного пассата.



Трасса кругосветного плавания Луи Бернико.

1 — Карантек; 2 — остров Мадейра; 3 — острова Зеленого Мыса; 4 — Мар-дель-Плата; 5 — Магелланов пролив; 6 — мыс Пилар; 7 — остров Таити; 8 — острова Фиджи; 9 — Торресов пролив; 10 — Арафурское море; 11 — Тиморское море; 12 — остров Маврикий; 13 — остров Реюньон; 14 — мыс Доброй Надежды; 15 — Пуэнт-Нуар; 16 — Азорские острова; 17 — устье Жиронды.

Спустя ещё несколько недель «Анаит» подошла к французским островам Гамбье, а затем к Таити. Теперь ей предстоял трудный рейс к островам Фиджи. Впереди — Коралловое море, сначала спокойное, затем грозное и опасное. Бернико прошел Торресов пролив, Арафурское и Тиморское моря. Затем переход через Индийский океан: «Анаит» миновала острова Маврикий и Реюньон и наконец 6 ноября 1937 года — Дурбан. Обогнув мыс Доброй Надежды и воспользовавшись сильным попутным ветром, «Анаит» быстро шла вдоль берегов Африки. Последовали остановки в Пуэнт-Нуар (бывшее французское Конго) и на Азорских островах. Эта часть путешествия проходила однообразно, без происшествий.

Дождливым утром 30 мая 1938 года «Анаит» вошла на парусах в устье Жиронды. Так закончилось это не столь красочное, но в то же время замечательное путешествие.

В последующие годы Бернико продолжал ходить на своей яхте и зимой и летом. Погиб он осенью 1952 года, сорвавшись с мачты яхты.

Ради спортивной славы

27. Людвиг Шлимбах — «Стортебеккер III»

Людвига Шлимбаха считают великим немецким мореплавателем-одиночкой наряду с Плюшовом и Ромером.

Шлимбах родился в 1876 году, когда Альфред Енсен на своем «Сентенниэле» осуществил первый в истории парусного мореходства рейс в одиночку через океан. Шлимбаха с детства влекли паруса, хотя родители предпочитали видеть его в церковном хоре или за игрой на скрипке (которой, впрочем, он неплохо владел). Когда юноше исполнилось шестнадцать лет, он пошел на корабль и остался верен морю всю жизнь. Шлимбах прошел суровую школу: семь лет плавал на парусных судах и совершил несколько кругосветных путешествий. В тридцать пять лет он стал капитаном.

До шестидесяти лет Шлимбах служил на различных кораблях, а затем занялся парусным спортом. На небольших яхтах он несколько раз пересекал Атлантический океан. Эти рейсы привили ему любовь к маленьким парусникам, и, следуя примеру знаменитых мореплавателей, он решил пересечь океан в одиночку.

Яхта Шлимбаха «Стортебеккер III» была небольшим иолом — 10,2 метра в длину, 2,6 метра в ширину и с осадкой 1,6 метра. Общая площадь парусов составляла 46 квадратных метров (грот — 26, стаксель — 15 и бизань — 5 квадратных метров).

Опытный моряк, Шлимбах тщательно подготовился к трансатлантическому переходу. Он отправился в путь не ради познания неведомого мира, как, например, Гарри Пиджен, а исключительно движимый желанием добиться рекордного результата.

19 июня 1937 года, с опозданием на две недели против намеченного срока, «Стортебеккер III» вышел из Лиссабона и взял курс на запад. В первые дни рейса записей в судовом журнале было мало: моряк постоянно был занят работой, поскольку яхта с закрепленным рулем не выдерживала курс. В первые сутки «Стортебеккер III» прошел 76 миль. В следующие сутки яхта прошла 120 миль, что надо признать великолепным результатом. После встречи с проходящим кораблем Шлимбах остался один на один с океаном. Чтобы как-то скрасить одиночество, мореплаватель говорил сам с собой или распевал песни. Он быстро привык к тяготам одиночества. Для скуки у него просто не хватало времени. Более того, из многих взятых с собой книг ему не удалось прочесть ни одной. Когда штиль замедлял движение яхты, Шлимбах по старому морскому обычаю проклинал погоду на четырех известных ему языках. При постоянном ветре яхта шла с закрепленным рулем. Войдя в зону переменных ветров, Шлимбах должен был часами не выпускать из рук румпель.

Через неделю, когда было пройдено 750 миль, погода начала портиться, а ветер резко усилился. Несмотря на сильную качку, яхта упорно шла на запад.

Затем наступил штиль. Проходящий мимо танкер пожелал яхте счастливого пути. И поскольку погода не менялась, «Стортебеккер III» едва продвигался на несколько миль в сутки.

30 июня Шлимбах заметил в густой мгле силуэт острова Сан-Мигел и на следующий день зашел в Понта-Делгада, где жители устроили ему восторженный прием. Шлимбах не без волнения вспоминал, что уже бывал здесь 32 года назад...

Упрямый моряк в тот же день после полудня снова отправился в путь, взяв курс на Нью-Йорк. Свежий ветер наполнил паруса, и яхта помчалась на запад. Ночью ветер настолько окреп, что Шлимбах спустил грот и плыл лишь с зарифленным стакселем и бизанью. 6, 7 и 8 июля снова заштилило, но волнение было значительным. Двумя днями позже, плывя при слабом ветре, Шлимбах записал: «10 июля. За последние сутки пройдено 70 миль. Положение — $36^{\circ}33'$ северной широты и $37^{\circ}05'$ западной долготы. Давление — 772,2 мм ртутного столба».

Одиноким мореплавателем подолгу всматривается в горизонт в надежде увидеть какое-либо судно, чтобы передать письма или репортажи для газет. А пока он устраивает «масленицу» — тщательно смазывает маслом все металлические части яхты.

11 июля выпал первый после начала рейса дождь. Правда, предусмотрительный моряк не испытывал в нем необходимости: бак с пресной водой был опорожнен менее чем наполовину, а 45 литров резерва и вовсе не тронуты.

15 июля с крохотной яхтой поравнялся огромный танкер, и Шлимбах, несмотря на большие волны (сила ветра превышала 8 баллов), передал письма и репортажи.

Ветер стал порывистым и шквалистым, и моряку пришлось возиться со снастями, проклиная бурю. И как бы в насмешку ветер вдруг стих, и на другой день очередной штиль сделал яхту неподвижной. Теперь Шлимбах прокликает штиль...

Можно ли скучать в океане даже в условиях полнейшего штиля и спокойного моря? Шлимбаху скучать не приходилось. Он следил за тунцами, дельфинами и небольшими стайками сардин, проплывавшими в прозрачной воде.

Вызывали досаду только резкие изменения погоды: штили сменялись штормовыми ветрами, достигавшими восьми-девяти баллов, что вынуждало моряка постоянно работать с парусами. И всё же «Стортебеккер III» упорно продвигался вперед.

26 июля под $34^{\circ}30'$ северной широты и $53^{\circ}45'$ западной долготы во время замены стакселя лопнул стальной фал. Шлимбах потратил полночи на его замену. По мере приближения к Американскому континенту «Стортебеккер III» всё чаще встречал корабли, но, к досаде мореплавателя, не все они отвечали на его сигналы. 2 августа ночью английский пароход сообщил Шлимбаху координаты и принял почту.

Яхта миновала Бермудские острова 6 августа. До Нью-Йорка — конечного пункта рейса — осталось всего 670 миль. После полудня в сторону суши пролетела птица. Немного позже «Стортебеккер III» счастливо избежал столкновения с пятнадцатиметровым дрейфующим деревянным брусом, очевидно обломком разбившегося корабля.

Шлимбах знал, что из-за штилей его рейс затянулся и что близится период ураганов. Поэтому он, неустанно маневрируя парусами, стремится использовать любой порыв ветра. Берег уже близко, и ничто не должно помешать благополучному завершению рейса.

15 августа на борту яхты Шлимбах заметил яркого мотылька — предвестника близкой суши. В тот же день Шлимбаху пришлось пережить самое большое за весь рейс приключение. Неожиданно «Стортебеккер III» стал раскачиваться. Каково же было изумление моряка, когда рядом с яхтой вынырнул огромный кит, который вскоре степенно удалился, не причинив яхте ни малейшего вреда...

17 августа (в подтверждение точности штурманских расчетов Шлимбаха) показались плавучие маяки Скот-ленд и Амброз. Сквозь грозу, в порывах сильного ветра и потоках проливного дождя яхта приближалась к берегу. Утром следующего дня Шлимбах завершил свой далекий рейс. 3500 миль, пройденные за пятьдесят восемь дней, остались за кормой.

Шлимбах считал, что если бы он начал плавание на три-четыре недели раньше (как и намеревался сделать), то прошел бы этот путь за сорок пять дней.

Вскоре по прибытии яхты в Нью-Йорк возле неё появились репортеры, буквально засыпавшие мореплавателя вопросами. «Я чувствую себя так, — заявил Шлимбах, — словно вернулся из путешествия в вечность, из бездны моря — на землю, к людям».

Портовый врач, тщательно обследовавший Шлимбаха, отметил, что у моряка отменное здоровье, и не хотел верить, что ему уже исполнился 61 год.

В 1939 году Шлимбах во второй раз направился в одиночный океанский рейс, но начавшаяся война прервала плавание.

Через «ревущие сороковые»

28. Вито Дюма — «Лег II»

Вито Дюма, прославившийся в 1932 году смелым одиночным переходом из Европы в Южную Америку, не думал останавливаться на достигнутом. Он мечтал о кругосветном плавании. Хаотичные на первых порах планы стали мало-помалу обретать конкретную форму. Со свойственными ему тщательностью и упорством моряк начал планомерную подготовку. Он решил плыть кратчайшим, но и неизмеримо более трудным путем через «ревущие сороковые», опоясывающие южное полушарие в Атлантическом, Тихом и Индийском океанах. Это районы постоянных штормов, туманов и довольно холодной погоды. По этой трассе до него никто из мореплавателей-одиночек ещё не ходил. На «ревущих сороковых» нередко пропадали без вести не только малые, но и большие парусные суда. Чтобы совершить кругосветное плавание, следуя по этому маршруту, нужно было, преодолевая штормовые ветры и двигаясь на восток, обогнуть три больших мыса: Горн, Доброй Надежды и Южный. Преодоление этой трассы по тем временам

было пределом возможности моряка-одиночки, идущего под парусами. Впрочем, к тому времени только Хансену удалось в одиночку обогнуть мыс Горн — но с востока на запад.

Для осуществления смелого замысла требовалось совершенное судно, возможно, даже более совершенное, чем «Спрей», «Островитянин», «Файеркрест» или «Анаит».

Руководствуясь собственным опытом, изучив специальную литературу и приняв к сведению советы моряков, познавших тяготы плавания в 40-х широтах, Дюма разработал принципы, а затем и план постройки «Лег II». Яхта должна была нести две мачты, иметь длину 9,7 метра, ширину 3,3 метра, осадку 1,7 метра и 3,5 тонны балласта; парусность около 40 квадратных метров. Такая непропорционально малая площадь парусов (у яхт этого типа и длины она достигает 50 квадратных метров) — с учетом их назначения — увеличивала остойчивость яхты, облегчала работу с парусами и сокращала время на взятие рифов.

К постройке «Лег II» приступили в 1934 году, и в том же году судно было спущено на воду. Дюма провел на яхте несколько пробных рейсов и убедился в её достоинствах — хорошей остойчивости, легкой управляемости, способности идти по курсу с закрепленным рулем (в том числе и против ветра).

Казалось, что момент выхода в просторы океанов уже близок. Но в 1938 году непредвиденные обстоятельства вынудили Дюма отказаться от путешествия. В связи с финансовыми затруднениями он продал яхту и вынужден был заняться сельским хозяйством.

Шли годы. Дюма работал на ферме, но от мечты не отказывался. Всё свободное время он посвящал изучению лоций, карт, метеорологии и штурманского дела. Его труды не пропали даром. Когда финансовое положение несколько улучшилось, моряк решил продать землю, выкупить яхту и осуществить задуманный рейс. Как только стало известно о его намерении и поддерживаемый друзьями Дюма начал готовиться к плаванию, снова возникли трудности, связанные с продажей его фермы. Но Дюма знал, что медлить больше нельзя. Ему уже минуло 42 года, война захватывала всё новые государства, да и «Лег II» не мог вечно оставаться новенькой яхтой. Благодаря содействию морских спортивных клубов и друзей Дюма удается выкупить яхту, отремонтировать её и оборудовать для далекого и опасного путешествия.

27 июня 1942 года яхта «Лег II» покинула Буэнос-Айрес. В переходе до Монтевидео через залив Ла-Плата Дюма сопровождал один из его друзей.

1 июля «Лег II» вышел в океан при ветре, достигавшем 8 баллов. Многочисленные провожающие скоро потеряли яхту из виду. Дюма взял курс на юг. Перед ним первый участок пути — свыше 4000 миль по Атлантическому океану.

В полдень 7 июля моряк определил местоположение. Яхта находилась в 47 милях к востоку от Монтевидео. Если верить картам и лоциям, то в это время года на данной акватории двадцать четыре дня из тридцати господствуют штормы. Но вопреки ожиданиям стояла штилевая погода. С

наступлением ночи поднялся юго-восточный ветер, и «Лег II» с закрепленным рулем шел по курсу. Затем ветер окреп, и двое суток Дюма стоял на руле. Ветер всё усиливался. Утомленный двухсуточной вахтой, моряк собирался лечь спать, но заметил, что яхта дала течь. Падающему от усталости Дюма пришлось переместить весь груз, чтобы обнаружить и устранить течь. Во время этой работы он сильно поранил руки, зато угроза затопления яхты была ликвидирована.

Но беда, как известно, не приходит одна. Поврежденная правая рука Дюма начала распухать. Моряк опасался, что, несмотря на принятые меры, начнется заражение крови и потребуется ампутация. Несколько дней «Лег II» шел с закрепленным рулем или дрейфовал, пока моряк лежал в горячке. Но всё обошлось. Только неделю спустя Дюма вышел на палубу. К сожалению, в течение нескольких дней он мог держать руль только левой рукой.

Шторм всё не стихал, и 24 июля ветер достиг ураганной силы. Полтора суток в непрерывных шквалах Дюма не раз удачно выводил яхту из водоворота бушующих волн, высота которых порой достигала, по его определению. 16 метров.

26 июля. Можно поднять все паруса. За последние сутки, гонимая сильными порывами ветра, яхта проходит 170 миль, и моряк постоянно опасается, выдержит ли мачта. «Лег II» находится в 1320 Милях от Монтевидео.

Так проходили дни и недели. Одиноким моряк упорно продвигался по пустынному бурному океану на восток, к южным берегам Африки, почти не зная покоя, без отдыха от бурь и качки, страдая от сырости и холода.

Своим рейсом Дюма продемонстрировал новую тактику плавания в шторм — идти с ветром под парусами возможно большей площади. Благодаря этому как бы уменьшался натиск волн, ибо в этом случае они ударялись о судно с меньшей силой. Достоинство подобной тактики заключается в сохранении большой скорости, которая в течение всего рейса в среднем составляла 75 миль в сутки.

Через сорок восемь дней «Лег II» повстречал ночью бразильское торговое судно. Для Дюма, который после выхода из Монтевидео не видел ничего, кроме бесконечных вздымающихся волн, это было большим событием. Капитан парохода подтвердил координаты: до мыса Доброй Надежды осталось около 700 миль.

Через неделю — ещё одна встреча. На этот раз «Лег II» был задержан английским военным судном. Моряка с понятной в военное время пристрастностью обстоятельно допросили. Имя моряка было известно англичанам, и его отпустили. Более того, экипаж судна предложил ему помощь. В тот же день мореплаватель заметил на горизонте неясные контуры земли. Последние мили он прошел без осложнений, и после пятидесяти пяти дней перехода, проходящего в постоянных зимних штормах, оставив позади 4200 миль, «Лег II» стал на якорь в Кейптауне.

Гостеприимно принятый местным яхт-клубом мореплаватель дает интервью для прессы, беседует с местными рыбаками и яхтсменами. Но прежде всего Дюма занят ремонтом поврежденной обшивки яхты, такелажа и починкой парусов.

Через три недели, 14 сентября, после отдыха и лечения больной руки, провожаемый друзьями, Дюма вышел в океан.

Теперь перед ним самый длинный отрезок путешествия — 7500 миль по Индийскому и Тихому океанам, отделяющим яхту от Новой Зеландии. Первые дни стоит хорошая погода. При слабых и переменных ветрах «Лег II» огибает мыс Доброй Надежды. На третий день яхта входит в Индийский океан. Согласно лоции, в этот период здесь господствуют штормовые ветры, превышающие восемь баллов.

17 сентября. 3 часа ночи. «Не в силах бороться со сном, несмотря на плохую погоду, решаю отдохнуть. Спускаю грот, закрепляю руль. Временами просыпаюсь для контроля. Утром опять смогу взять румпель и контролировать курс. За последние сутки пройдено 143 мили. Земли уже не видно».

В первый же шторм на судне появилась вода. Но почему только что отремонтированная яхта протекает? Недоумение разрешилось, но открытие испугало моряка ещё больше. Оказалось, что вода поступала из треснувшего во время качки бака с пресной водой. Осталось только 160 литров. Дюма подумывает о том, не повернуть ли обратно, но потом отказывается от этой мысли. За три месяца он должен достичь Новой Зеландии. Если же путешествие затянется, то он сможет подойти к лежащей на пути Австралии.

Чем дальше на восток продвигалась яхта, тем сильнее ветры и тем выше волны. «Лег II» снова демонстрировал свои высокие мореходные качества, не поддаваясь напору огромных волн, стремящихся захлестнуть его. Моряки, предупреждавшие Дюма о коварстве «ревущих сороковых», говорили правду. Час за часом, день за днем неутомимый мореплаватель, маневрируя рулем, направлял яхту носом к волне.

Лишь иногда происходили события, нарушавшие монотонность тяжелых и унылых дней: то проплывали мимо яхты дельфины или огромные рыбыны, то на минуту проглядывало солнце или проносился поблизости смерч.

Холод и сырость постоянно донимали моряка. На яхте не осталось ничего сухого. Случались дни, когда на яхте, которую швыряло волнами, невозможно было приготовить горячую пищу. Для поддержания сил и тонуса Дюма не забывал регулярно принимать витамины.

В постоянной борьбе с бушующим океаном Дюма показал себя мореплавателем высокого класса. Его рейс будет приводиться в качестве образца в течение двадцати лет, до тех пор пока не наступит эра Чичестера, Роуза, а затем и Нокс-Джонстона.

После двух месяцев плавания, в середине ноября, встретив сильные юго-восточные ветры, «Лег II» отклонился на север и вошел в зону затишья, простирающуюся между «ревущими сороковыми» и зоной пассатов. Утихли порывистые ветры, завывавшие в снастях, и грозные волны бьют о корму судна уже не с той силой. Вот уже почти две недели яхта в плену у штиля. Теперь Дюма может вволю отдохнуть.

Но подобное положение не радует путешественника. Ему, как и любому мореплавателю, хочется пройти трассу как можно скорее. К тому же и запасы пресной воды на исходе, если так можно назвать ту мутноватую жидкость с неприятным запахом, что плещется в баке. Иззябший, промокший, с распухшими деснами, Дюма мечтает поскорее достичь земли. Но впереди еще 2800 миль пути.

20 ноября подул ветер, сначала слабый, но он быстро окреп, и яхта движется вперед. В воде снова появились дельфины, вдали проплывают киты. Ветер всё усиливается, и 22 ноября, через семьдесят дней после выхода из Кейптауна, Дюма скромно отмечает радостное событие. К этому дню «Лег II» преодолел половину кругосветного маршрута и уже начинает приближаться к Буэнос-Айресу.

Используя сильные попутные ветры, Дюма быстро приближается к Новой Зеландии. Подгоняемый северо-западным ветром, «Лег II» за сутки проходит более 100 миль, идя курсом, позволяющим обогнуть Тасманию. 10 декабря мореплаватель замечает её южные берега. Отсюда до мыса Южного на Новой Зеландии 1000 миль.

Измученный восьмидесятишестидневным переходом по самому бурному из всех океанов — Индийскому, Дюма всё-таки ни на минуту не забывает о скорости. «Лег II» запаздывает по сравнению с запланированными сроками и проходит Тасманово море в опасный период, когда начинаются циклоны. Один из них обрушился на яхту 13 декабря, когда «Лег II» шел под полными парусами. Казалось, мачта не выдержит мощного напора. Прошло несколько часов. «Лег II» то и дело пыряет в ложбины между волнами, чуть ли не ложась на борт под напором ветра.

Дюма, быть может, впервые начинает сомневаться в благополучном исходе плавания. Время от времени огромные валы обрушиваются на яхту, перекатываясь через её палубу. Вконец измученный моряк понимает, что любой ценой необходимо спустить грот, так как яхта настолько резко накренилась, что её может затопить. К тому же трещит такелаж и трудно полагаться на его прочность. После долгих тяжелых усилий Дюма удается спустить парус и закрепить его. Теперь можно сползти в каюту и передохнуть. Циклон утих только через два дня.

16 декабря. 46°30' южной широты и 160° восточной долготы. До Пьюсегер — южной оконечности Новой Зеландии — не менее 160 миль. «Моя цель — Веллингтон — заключена между двумя островами, образующими эту страну. Мне остается пройти 800 миль».

Устойчивые сильные ветры продолжают гнать «Лег II» на северо-восток, и скорость яхты достигает 150–180 миль в сутки. Дюма спешит и старается наверстать упущенное время. Утомленный стодневным переходом, без воды, в мокрой одежде, не имея возможности нормально отдохнуть, он не покидает палубу, стремясь уйти из опасного района, постоянно грозящего новым циклоном, который может оказаться для яхты последним.

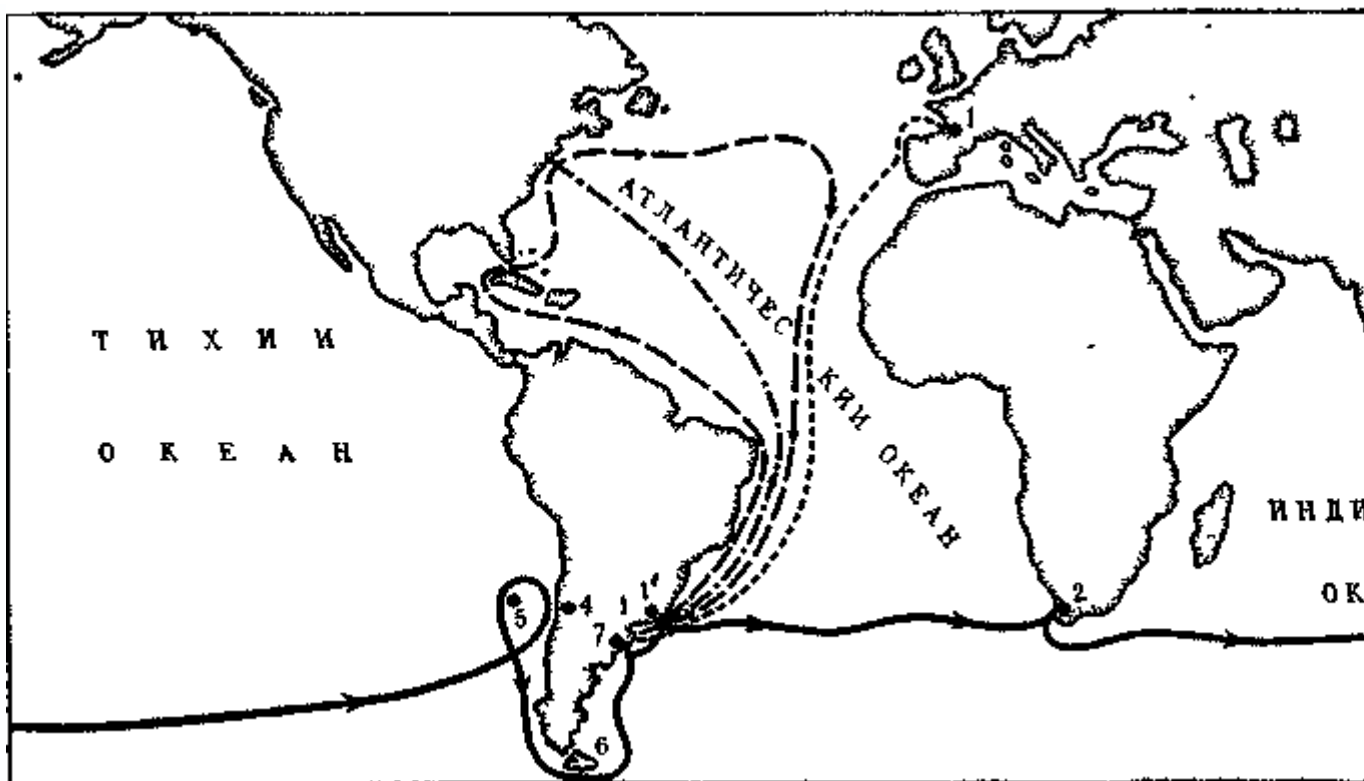
На рождество показывается полоска южного берега Новой Зеландии. До пролива Кука теперь уже недалеко.

Пройдет два дня, прежде чем Вито Дюма сможет наконец отдохнуть. Встречные ветры и сильные течения в проливе испытывают — уже в который раз — стойкость моряка и яхты. Только 27 декабря, после стачетырехдневного плавания (из них шестьдесят пять дней штормовых), «Лег II» входит в порт Веллингтон, оставив 7500 миль за кормой.

Первые дни пребывания на суше должны, конечно, быть посвящены отдыху. Но слава не дружит с покоем. Репортеры, деятели из спортивных клубов, просто восторженные почитатели — постоянные гости на яхте.

Подошел новый, 1943 год. За пять недель стоянки в Веллингтоне Дюма восстановил силы, исправил на яхте все повреждения, познакомился с окрестностями и подготовился к труднейшему пути через просторы южной части Тихого океана. 30 января «Лег II», провожаемый многочисленными судами, при штормовом ветре выходит в пролив. Пенистые гребни высоких волн начинают раскачивать яхту в знакомом моряку ритме. Вскоре берега Новой Зеландии пропадают за горизонтом. Впереди — 5000 миль трудного пути до Южной Америки.

Поначалу Тихий океан кажется благожелательным. Яркое солнце обогревает яхту. Ветры дуют с умеренной силой, а волны становятся положе. Суточные переходы яхты вполне удовлетворительны, моряк много отдыхает и с интересом наблюдает за жизнью океана. Однажды «Лег II» чуть было не наткнулся на двух спящих китов, которые даже не заметили яхту.



Трассы четырех рейсов Вито Дюма.

Первый рейс (обозначен пунктирной линией: 1 — Аркашон (Франция), затем через Виго (Испания), Канарские острова, острова Зеленою Мыса до Буэнос-Айреса.

Кругосветный рейс через «ревущие сороковые» (обозначен сплошной линией): 1 — Монтевидео; 2 — Кейптаун; 3 — Веллингтон (Новая Зеландия); 4 — Вальпараисо (Чили); 5 — петля вокруг островов Хуан-Фернандес; 6 — мыс Горн; 7 — Мар-дель-Плата; 8 — Монтевидео.

Третье путешествие (обозначено прерывистой линией: 1 — Буэнос-Айрес, затем через остров Куба, Нью-Йорк, Азорские острова, остров Мадейра, Канарские острова, острова Зеленого Мыса, Сера (Бразилия) до Буэнос-Айреса.

Четвертое путешествие (обозначено штрих-пунктиром: 1 — Буэнос-Айрес, затем через мыс Сан-Роки и Бермудские острова до Нью-Йорка.

Дюма полон сил. В отличие от предыдущего этапа, когда основу его меню составляли консервы и сухари, теперь у него большой запас свежего хлеба, овощей и фруктов. Яхта плывет с небольшой, но постоянной скоростью, и это вселяет в Дюма оптимизм.

9 марта. $40^{\circ}41'$ южной широты, $117^{\circ}15'$ западной долготы. «Думаю, что до Вальпараисо ещё четыре недели плавания. Конечно, всё зависит от ветра. Штормы мне помогают, а вот хорошая погода — задерживает».

Через два месяца плавания при умеренных переменных ветрах «Лег II» поворачивает на северо-восток и, покинув «ревущие сороковые», направляется к островам Хуан-Фернандес, на широте которых находится Вальпараисо. После семидесяти двух дней ничем не омрачаемого плавания, преодолев 5400 миль, Дюма увидел гористый берег Южной Америки и бросил якорь в

Вальпараисо. Моряки и рыбаки, которые толпой пришли его приветствовать, буквально атаковали мореплавателя.

Во время длительной стоянки предусмотрительный Дюма вытаскивает яхту на берег, чтобы тщательно её отремонтировать перед последним трудным участком рейса. У Дюма уже нет финансовых затруднений. Чилийское правительство принимает решение бесплатно отремонтировать яхту, снабдить Дюма картами, лоциями, продовольствием и всем необходимым.

Опираясь на данные лоций и морских карт, Дюма решает впервые в истории одиночных плаваний обогнуть мыс Горн с запада. Он намеревается это осуществить в наиболее благоприятное время, то есть в конце июня. Оставшиеся до отплытия дни моряк посвящает отдыху. Он завязывает много интересных знакомств, читает лекции, бывает на приемах. Подошел конец мая. Пора трогаться в путь.

30 мая, пополудни, Дюма в сопровождении друзей и знакомых прибыл на пристань, чтобы отправиться в последний этап своего беспрецедентного путешествия. «Лег II» в прекрасном состоянии, снабжен всем необходимым. Дюма берет курс на северо-запад, чтобы обойти вокруг островов Хуан-Фернандес.

Поверхность воды маслянисто-гладкая, без следа волн. Дует северный влажный ветер. Ещё видны контуры островов Хуан-Фернандес, хотя яхта уже прошла 240 миль. Следуя на некотором удалении от чилийских берегов, которые опасны из-за встречного Перуанского течения и коварных юго-западных штормов, «Лег II» держит курс на юг.

По мере приближения к южной оконечности Америки погода становится всё хуже. Низкая облачность, частые дожди и даже град, пронизывающий холод и штормовые ветры предвещают тяжелое плавание. Да и волны здесь иные — они гораздо ниже, но круче и потому более опасны.

Дни стали короче, солнце проглядывало редко, всё на яхте пропиталось влагой, температура по ночам снижалась почти до нуля. До грозного мыса осталось около 500 миль. И хотя Дюма хорошо подготовился к самому трудному испытанию, призвав на помощь свою железную выдержку, червь сомнения гложет его.

Двигаясь теперь уже на юго-восток, мореплаватель ощущает холодное дыхание громоздящихся у Антарктиды льдов. Штормовой ветер гудит в снастях, грозя сорвать паруса. Дюма много времени уделяет управлению яхтой и штурманским вычислениям, чтобы не сбиться с нужного курса.

24 июня «Лег II» приблизился к зловещему мысу. Наступила ночь, с севера на яхту надвинулся шторм. В полной темноте, сквозь лавину обрушивающихся на палубу волн «Лег II» мчался на юг. Вдруг яхта сильно накренилась, и находящегося в каюте моряка отбросило к противоположному борту. Дюма ударился лицом об иллюминатор. Когда он пришел в себя, то обнаружил, что у него сломан нос, разбита голова и повреждена рука. Обессиленный Дюма

остановил кровотечение и лег на пол каюты. Яхта без управления движется на восток, раскачиваясь под ударами волн.

Утром ветер несколько ослабевает. Весь белый от инея «Лег II» выходит в Атлантический океан. Не зная своего точного местоположения, Дюма осторожно, на значительном удалении огибает грозный мыс и, повернув на север, оставляет его позади. Теперь яхта быстро идёт на север. С каждым днем солнце становится всё более щедрым. Круг, проделанный яхтой, начинает замыкаться. 7 июля «Лег II» входит в Мар-дель-Плата. Мореплавателю была устроена встреча, достойная национального героя.

После шестинедельной стоянки «Лег II» снова выходит в море, чтобы завершить кругосветное плавание. Словно в насмешку, на этом последнем этапе, в хорошо знакомых водах, в ночь с 23 на 24 августа произошло неприятное событие.

«Чтобы не слишком удаляться от земли, я держался в двух часах хода от берега. Так прошли ночь, день и ещё ночь. После более чем 30-часового перехода с закрепленным румпелем я находился на широте озера Мар-Чикита. В 22 часа я направил яхту к берегу. До этого я спал не более полутора часов.

Около 22.30 я выскочил на палубу. Что послужило причиной: течение или роковое совпадение обстоятельств? Яхта находилась примерно в ста метрах от берега, о который разбивались волны прибоя. Ветра почти не было. Я рванул закрепленный руль. Ножа под рукой не оказалось. Яхта быстро приближалась к большому песчаному холму. Наконец мне удалось высвободить румпель. Я налег на него, но яхта не слушалась. Полоса прибоя была совсем близко...

Вдруг корма поднялась на волне и, когда яхта опустилась, я ощутил сильный толчок — киль коснулся песчаной отмели. Следующая волна разбилась о палубу. Я был в отчаянии и страдал так же, как моя яхта. Какой же я после этого моряк и товарищ! Да, это моя вина!.. Но причитать некогда. Надо спасать яхту».

Дюма решает выброситься на берег. Вскоре яхта лежала на песке, а опечаленный моряк перетаскивал из каюты снаряжение и припасы. Трудно описать отчаяние Дюма. До родного Буэнос-Айреса оставалось всего 200 миль!

Благодаря немедленному вмешательству аргентинской спасательной службы с помощью специального 1000-метрового плавающего троса яхту удалось стянуть в воду и отбуксировать в Мар-дель-Плату.

К счастью, «Лег II» не получил повреждений. Через несколько дней Дюма смог отправиться в путь.

30 августа, после четырнадцатипмсячною плавания, яхта вошла в гавань Монтевидео, замкнув сделанный ею вокруг земного шара круг. Дюма приветствовала целая флотилия яхт и

моторных лодок, а когда он причалил, восторженные возгласы заглушили звуки военного оркестра.

7 сентября Дюма завершил свой долгий рейс в Буэнос-Айресе, где его приветствовала по-южному темпераментная многотысячная толпа горожан.

Вскоре мореплавателю были вручены спортивные и правительственные награды за беспримерный подвиг, каким, несомненно, был его кругосветный рейс: Дюма преодолел 20400 миль за двести семьдесят два дня с заходом только в три порта (Кейптаун, Веллингтон и Вальпараисо); он пересек самые трудные с точки зрения навигации и метеорологии районы океанов, обогнул с запада на восток зловеющий мыс Горн.

Следует также помнить, что этот необыкновенный мореплаватель совершил свой рейс в тяжелый период войны, на яхте, не оборудованной двигателем и не имевшей никаких приспособлений для автоматического управления.

Третье путешествие Дюма

29. Вито Дюма — «Лег II»

Вито Дюма — прославленный моряк, совершивший кругосветное путешествие по труднейшему маршруту, не собиравшись останавливаться на достигнутом. Давно уже он мечтал о большом плавании по просторам Атлантического океана в северном и южном полушариях, но этому мешала война. Он отправился в путь лишь после её окончания.

Дюма тщательно подготовил к дальнему плаванию своего верного товарища — парусник «Лег II» — и 1 сентября 1945 года вышел из Буэнос-Айреса. Через два дня он уже был в Монтевидео. Быстро промелькнули двенадцать дней стоянки, и «Лег II» отправился дальше, вдоль берегов Южной Америки. После недельной остановки в Пунта-дель-Эсте Дюма предстояло преодолеть уже более длинный отрезок пути — 1300 миль до Рио-де-Жанейро. Из-за встречных ветров этот переход занял двадцать семь дней.

В Рио Дюма задержался на более длительный срок. Здесь он провел рождественские праздники и встретил новый, 1946 год.

5 февраля «Лег II» поплыл дальше. Обогнув за шестьдесят один день восточное побережье Южной Америки, а также Малые и Большие Антильские острова, Дюма 2 июня достиг Кубы и остановился па три месяца в Гаване. Этот переход убедил моряка, что яхта да и он сам находятся в прекрасном состоянии. В сентябре «Лег II» начинает описывать гигантскую петлю по просторам Атлантики. Без захода в порты, подгоняемый сильными ветрами, Дюма идет сначала к Нью-Йорку, проходит вблизи Азорских островов и Мадейры, затем меняет курс с восточного на южный, минует Канарские острова и острова Зеленого Мыса. После ста шести дней плавания в океане (затратив на два дня больше, чем во время перехода Кейптаун — Веллингтон в 1942 году), преодолев 7000 миль (на 400 миль меньше, чем в 1942 году), усталый, но преисполненный

радости Дюма 16 сентября прибывает в Сера (Бразилия). Там он провел около двух месяцев, после чего отправился на юго-запад. В Монтевидео Дюма прибыл через тридцать пять дней, добавив к пройденным им океанским путям еще 300 миль.

28 января 1947 года, преодолев 17045 миль за двести тридцать четыре дня, Дюма завершил в Буэнос-Айресе свой третий замечательный переход. Общая протяженность трех одиночных океанских путешествий Дюма составляет 43 700 миль.

Отчаянное путешествие

30. Джон Колдуэлл — «Язычник»

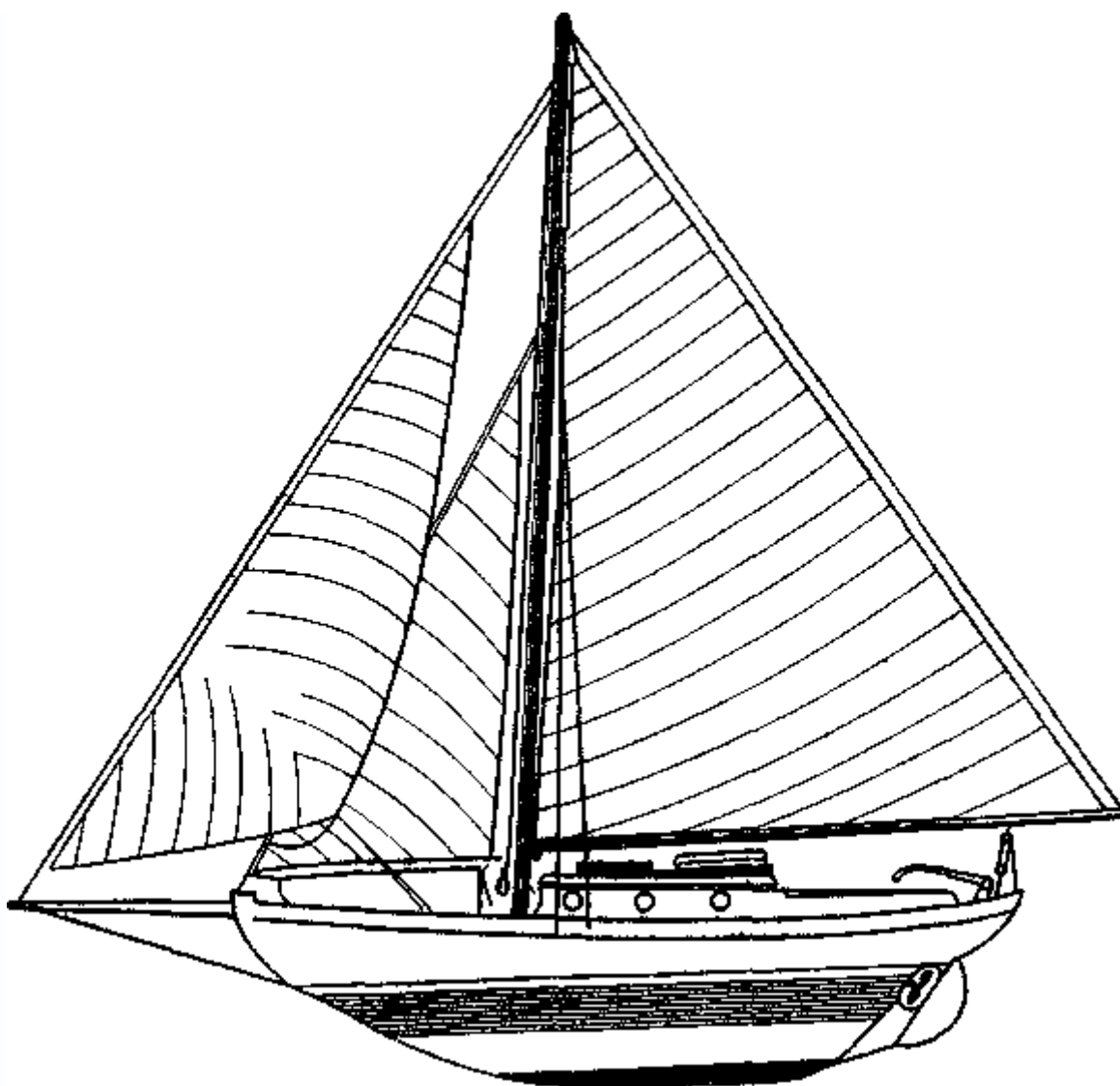
Рейс Джона Колдуэлла в Тихом океане, предпринятый в 1946 году, закончился неудачно: яхта разбилась на скалах у архипелага Фиджи. Колдуэллу не удалось пересечь Тихий океан. Но есть три обстоятельства в пользу того, чтобы рассказать о нём. Во-первых, этот рейс может служить хорошим предостережением недостаточно подготовленным людям, стремящимся совершить одиночное трансокеанское плавание под парусами. Во-вторых, написанная Колдуэллом книга «Отчаянное путешествие» захватывающе интересна. А о третьем обстоятельстве... речь пойдет ниже.

Колдуэлл был матросом на американском военном транспорте. После окончания войны и демобилизации он оказался в Папаме. Попасть в Австралию, где его ожидала молодая жена, было очень сложно. Суда ходили в то время в Австралию крайне нерегулярно. Располагая небольшой суммой денег, Колдуэлл решил купить старую яхту и пересечь на ней Тихий океан. Мысль, если принять во внимание то обстоятельство, что Колдуэлл никогда не ступал ногой на палубу парусника и даже не знал названий парусов, была, мягко говоря, дерзкой.

Вскоре Колдуэлл становится владельцем небольшого тендера «Язычник» — 8,8 метра длины, 3 метра ширины и 1,2 метра осадки, с бермудским вооружением.

Прежний владелец яхты, поляк Владислав Вагнер, в 1932 году с двумя друзьями пересек на ней Атлантический океан. Яхта, которая была перестроена из старого шлюпа, в 1946 году находилась в таком состоянии, что Вагнер не рискнул отправиться на ней в Тихий океан и продал её.

Колдуэлл безуспешно пытался найти компаньона, который уже ходил под парусами. В конце концов Колдуэлл решил выйти в океан один и приобрел книгу «Как управлять парусным судном».



«Язычник», на котором Колдуэлл отправился домой через Тихий океан, до этого был... яхтой «Призрак» польского моряка Вагнера.

Колдуэлл оказался за бортом, фактически ещё не начав плавания. Только он поднял якорь, как палуба накренилась и он спиной шлепнулся в воду. «Язычник» же плавно двигался прямо на стоящие на якорях яхты и лодки. Не успел мореход взобраться на палубу, как «Язычник» сел на мель...

Некоторое время Колдуэлл учился искусству управления яхтой в юго-восточной части Панамского залива у Жемчужных островов. Несколько раз яхта садилась на мель, был потерян якорь вместе с цепью. Более того, яхта была затоплена. Но в конце концов Колдуэлл и «Язычник» начали понимать друг друга.

7 июня 1946 года Колдуэлл вышел в море и взял курс на Галапагосские острова.

Тихий океан встретил путешественника штормом. На «Язычнике» творилось что-то страшное. Паруса были изорваны в клочья, весь груз перемешался и был залит водой. Страдая от морской болезни, Колдуэлл не мог справиться с парусами заливаемой волнами яхты. В довершение всего

яхта налетела на огромное плавучее дерево и дала течь. Отчаянно борясь за то, чтобы сохранить яхту на плаву, Колдуэлл вынужден был выброситься на песчаную отмель острова Сан-Хосе.

На безлюдном берегу Колдуэлл соорудил для себя и для своего экипажа — маленьких котят Нырушки и Поплавка — шалаш из паруса и приступил к починке судна. Через десять дней с помощью самодельного деревянного якоря он стащил яхту на глубокую воду. «Язычник» снова взял курс на Галапагосы, Каждую ночь Колдуэллу приходилось брать два ряда рифов на гроте и ложиться в дрейф. Юго-западные ветры и встречные течения осложняли плавание «Язычника».

В штормовую ночь забравшийся на бушприт Колдуэлл опять оказался за бортом. Однако ему удалось спастись, ухватившись за штаны, которые были спущены на веревке за корму для «стирки».

Рейс продолжался. Колдуэлл изучал астронавигацию, учился чинить паруса. Хотя ежедневно приходилось рисковать жизнью, ему нравилось плавание и он не сетовал на судьбу.

Однажды моряк из спортивного интереса втащил на палубу пойманную на крюк акулу. Сражаясь с акулой, Колдуэлл добил бестию топором раньше, чем она успела окончательно разрушить суденышко. Исправление нанесенных акулой повреждений заняло несколько дней. Однообразие этой работы было нарушено новым падением Колдуэлла за борт. И на этот раз за кормой оказалась спасительная веревка...

На десятый день плавания Колдуэлл определил свое местоположение: 800 миль от Панамы. Появились птицы, возвещавшие близость земли. На следующий день среди пустынного океана выступили очертания суши. Это была голая скала Мальпело, расположенная в 350 милях от берегов Панамы... Из-за резких изменений ветра «Язычник» кружил около скалы. Но вот усилился ветер, и под его завывание «Язычник» метался среди крутых волн. Казалось, Мальпело далеко за кормой. Однако двумя днями позже Колдуэлл увидел берег. Это был всё тот же островок Мальпело! Яхта едва не разбилась о его скалистые берега. Блуждание вокруг островка продолжалось целых восемь дней...

Настойчиво, миля за милей, порой правильным курсом, «Язычник» продвигался по Тихому океану. Колдуэлл, надо отдать ему должное, не умел сидеть без дела. Он устранял мелкие повреждения судна, довольно успешно изучал навигацию, разработал простой и надежный способ измерения скорости яхты, ловил рыбу, чинил паруса и не переставал отсчитывать дни, приближавшие миг счастливой встречи.

Многие знатоки мореплавания скептически относятся к рассказу Колдуэлла о его плавании, считая, что он, мягко говоря, расходится с истиной. Трудно утверждать что-либо определенно. К приводимым в его книге фактам мы должны отнестись с доверием. Вполне очевидно, что Колдуэллу как новичку легче было встречаться со штормами, чем опытным, бывалым морякам. Что же касается правдивости его рассказа, то искренность, с какой он описывает постигшие его

неудачи и свою неспособность управлять яхтой, не дает повода думать, что он тщится представить себя героем.

И вот 15 июля моряк определил свое положение: 1° южной широты и 85° западной долготы, до островов Галапагос осталось 300 миль. 19 июля он увидел наконец долгожданную землю: то были острова Галапагос.

Возле этих островов Колдуэлл едва не потерял яхту, которую при полном безветрии понесло течением прямо на скалы, но всё обошлось. Внезапный шквал отнес «Язычника» в открытое море. Затем моряк смог благополучно высадиться на острова.

23 июля Колдуэлл отправляется дальше, к Маркизским островам. Сначала преобладали слабые переменные ветры, но затем стал дуть восточный ветер.

К 4 августа «Язычник» удалился от островов Галапагос на 1010 миль. Тендер шел под полными парусами, с закрепленным рулем. Погода установилась хорошая, и моряк мог наконец немного отдохнуть. Он читал, забавлялся с котятками, наблюдал за обитателями океана и много спал. Вместе с тем занимался ремонтом парусов.

20 августа, на восемьдесят седьмой день рейса, «Язычник» находился на 9°5' южной широты и 138°50' западной долготы. Вот-вот должны были открыться Маркизские острова.

Всю следующую ночь Колдуэлл нетерпеливо всматривался в горизонт и на рассвете увидел утопающий в зелени остров Нуку-Хива. Моряк подошел к берегу, но удержался от соблазна завернуть в какую-нибудь бухту. Он запаздывал: через шесть недель в Тасмановом море начинался период штормов.

Настроение у мореплавателя было великолепным. Не беда, что он снова упал за борт — он опять смог подняться на палубу «Язычника». Почти половина пути пройдена. Колдуэлл надеется, что в Сидней он придет через сорок дней.

«Язычник» уже удалился от Маркизских островов, когда Колдуэлл обнаружил, что большая часть припасов испорчена морской водой. Он стал подумывать о том, не повернуть ли назад, но потом решил разделить оставшиеся продукты на дневные порции. Получилось 107 порций. И моряк продолжает плавание.

29 августа показался атолл Кэролайн. Здесь Колдуэлл сделал небольшую остановку и обменял лишние вещи на продовольствие. Там же он подарил полинезийским ребятишкам котят.

Вскоре после выхода в океан налетел ураган. Под яростными ударами разыгравшихся волн и от сильных порывов ветра яхта буквально ложилась на воду. Встревоженный Колдуэлл ждал, что судно рассыплется на куски. Снасти лопались, мачта, удерживаемая единственной вантой, угрожающе гнулась. Колдуэлл должен был напрягать все силы, чтобы, хотя бы лежа, удержаться на палубе. Совершая чудеса акробатики, моряк пытался укрепить мачту.

И тут же огромная волна смыла Колдуэлла за борт. Хотя он заранее предусмотрительно обвязал себя страховочным линем, его попытки взобраться на палубу были безуспешны.

«Когда океан повлек яхту дальше, я хлебнул немало соленой воды. Я беспорядочно бил по воде руками и ногами, яхта прыгала и кружилась на волнах, казалось, она вот-вот завалится на борт и пойдет ко дну.

Через несколько минут отчаянной борьбы с океаном я вконец обессилел. От ударов о корпус у меня гудела голова, соленая вода попала в горло и легкие, я начал задыхаться. Не в силах больше бороться я перестал сопротивляться, мне всё уже было безразлично. Рядом я видел борт „Язычника“ и серую громаду волн, но не мог ни добраться до судна, ни уклониться от удара. Я весь обмяк, стал как бы частью моря. Я уже слышал пение сирен.

Белый корпус „Язычника“ был совсем близко, он высился надо мной как стена. Мне захотелось дотянуться до него и вскарабкаться наверх. Я закрыл глаза и приготовился к худшему. Целая вереница волн обрушилась на борт яхты. Меня ударило о поручни и перебросило через них. Палуба круто накренилась, и я налетел на рубку. Яхта начала взбираться на новую волну.

Я сразу понял, что пришло спасение. Помню, как меня рвало соленой водой, как я слабо дергал мокрый узел на поручнях. Потом я скользнул в люк, кое-как задраив его за собой, и без сил повалился на пол каюты. Я был слишком слаб и измучен, чтобы думать о чем-нибудь. Много часов катался по полу, ударяясь о койки, пока яхта кренилась с одного борта на другой. Потом, собравшись с силами, я забрался в койку, обвязался веревками и забылся тяжелым сном».

Наконец ветер утих. «Язычник» с трюмом, наполненным морской водой, качался в толчее волн. Колдуэлл догадался, что находится в центре урагана — штилевой зоне, вокруг которой свирепствуют ураганные ветры. И действительно, вскоре ветер налетел с другой стороны, с юга. Чтобы повернуть яхту носом против ветра, моряк бросил в воду самодельный якорь, завернув его в кливер и привязав к его лапам свой спасательный пояс. Несколько громадных волн, обрушившихся на «Язычник», лишили его мачты и сорвали люк.

С остатками продовольствия и примерно с двенадцатью литрами пресной воды Колдуэлл продолжал свой отчаянный рейс. Откачав из трюма воду, мореплаватель установил обломок гика в качестве импровизированной мачты. Позже моряк соорудил из весла подобие временной бизань-мачты. «Язычник» превратился из тендера в иол. Компас был разбит вдребезги. Ориентируясь по звездам и солнцу, он медленно вел яхту на юг. Выяснилось, что у Колдуэлла нет ни одного исправного навигационного прибора, а весь запас продовольствия состоит из двух банок консервов, бутылки томатного соуса и одного кокосового ореха. Карты и лоции также были смыты за борт.

Считая, что разумнее всего идти к островам Самоа, находившимся предположительно в четырехстах милях, которые «Язычник» должен был пройти за двадцать дней, Колдуэлл установил себе голодный рацион и плыл на юг, ориентируясь по нарисованной по памяти карте.

Голодая и превозмогая жажду, стараясь подольше растянуть мизерные порции еды, безуспешно пытаясь ловить рыбу, Колдуэлл переживал тяжелые дни. Голод становился всё более нестерпимым. Моряк, кажется, съел всё, что хотя бы отдаленно напоминало еду. Затем пришла очередь вазелина, крема и зубного порошка. Позже он принялся за ботинки, замшу, губную помаду. Голод лишил его сил.

Тем временем яхта, по расчетам Колдуэлла, приближалась к островам Самоа. От голодной смерти моряка спасли несколько случайно пойманных рыб и сбитых с помощью импровизированной пращи птиц. Земли по-прежнему не было видно. В конце концов Колдуэлл понял, что, очевидно, он прошел мимо островов Самоа, и, поколебавшись, направил яхту к островам Фиджи.

«Ветер, дувший с траверза, поднял легкую зыбь, время от времени вода перекатывалась через палубу. Я укрылся в темной каюте.

Перед вечером я вспомнил о том, что за долгое плавание от Галапагосов подветренный борт яхты оброс водорослями.

Поднявшись на палубу, я внимательно рассмотрел эти заросли. Они были зеленого цвета — иногда темного, иногда более светлого. Набрав целую пригоршню, я выжал из неё соленую воду, сунул травянистую массу в рот и, пожевав, проглотил её. По вкусу она напоминала траву. Голод не уменьшился, зато настроение стало лучше.

Я вспомнил, что у меня осталось полбаночки бриллиантина, и отнес водоросли в каюту. Чуть-чуть жидкости, немного воображения — и зелень приобрела вкус салата. Но когда я съел этот „салат“, голод продолжал всё так же преследовать меня, и мне нечем было его заглушить.

Кроме водорослей, есть было нечего. Я наскреб ещё немного зелени, полил её остатками бриллиантина и проглотил всё это месиво. Теперь на яхте не было никакой пищи. Я допил дневную порцию воды, поработал у помпы и лег спать».

И снова голод. Голод, уносящий силы. Так проходили дни. Только иногда везло — удавалось подбить тощую морскую птицу.

Однажды утром Колдуэлл заметил проплывающий вдали пароход. Но, несмотря на отчаянные сигналы, с корабля его не заметили.

В поисках суши «Язычник» с надписью «SOS» на обеих сторонах паруса медленно тащился по безбрежному океану. Затерянный в океане моряк терял последнюю надежду.

И вот началось самое страшное в этом положении — шторм. Не в силах двинуться, Колдуэлл слышал, как сломалась бизань-мачта, он не мог даже откачать прибывающую в трюме воду.

Проходили дни. Как-то утром моряк увидел остров и решил, что спасение близко. К сожалению, он ошибся. Жалкое подобие парусов не позволило осуществить какие-либо маневры, и «Язычник» проплыл мимо. До ближайших островов, Новых Гебридов, пятнадцать дней пути. Колдуэлл понимает, что до них ему не дотянуть. В довершение всех бед падает импровизированная мачта. Её установка окончательно подорвала силы моряка. Работа по откачиванию воды превращается в настоящую пытку. Выпавший дождь спасает его от смерти, но не от голода.

Колдуэлл уже настолько обессилел, что даже не пытается поймать рыбу или подбить птицу. Он не знает, где находится, какое сегодня число, куда он плывет и каков курс яхты. Возможно, до островов Новые Гебриды осталась неделя пути, но моряк уже не верит, что доплывет до них. Вдруг показывается земля! Колдуэлл смотрит на неё в оцепенении, понимая, что, если яхта пройдет мимо, он погиб. Яхта хотя и медленно, но всё больше заполняется водой, а моряк не может уже двинуть рукоятку помпы. Остается только выброситься на коралловый риф.

Волны прибоя подхватили судно, и вскоре «Язычник» разбился о скалы. Колдуэлл с трудом выбрался на берег островка и, не в силах хотя бы двинуться, забылся тяжелым сном. Он, вероятно, умер бы от истощения. Идти он не мог, орехи на высоких кокосовых пальмах были ему недоступны. К счастью, на третий день его обнаружили меланезийцы, взяли с собой в деревню и заботливо ухаживали за ним. От них Колдуэлл узнал, что «Язычник» разбился на скалах у берега острова Тавута, находящегося в восточной части архипелага Фиджи.

Так закончилось путешествие Колдуэлла, во время которого он больше благодаря везению, чем умению, преодолел расстояние в 7000 миль.

С помощью двух двигателей и паруса

31. В. Мэрнан — «Семь морей II»

В принципе рейс В. Мэрнана не должен был бы рассматриваться в этой книге. То обстоятельство, что судно длиной 9,15 метра было снабжено двумя двадцатипятисильными двигателями, не позволяет отнести его к классу парусных яхт. Это скорее моторная лодка со вспомогательным парусным вооружением.

Однако плавание Мэрнана через два океана заслуживает рассмотрения по двум причинам. Во-первых, несмотря ни на что, «Семь морей II» — судно, имевшее парусное вооружение и совершившее далекий рейс. Во-вторых, во многих книгах о Мэрнанае говорится как о моряке, в одиночку совершившем кругосветное плавание (например, Борден определяет его рейс как четвертый кругосветный).

Американец Мэрнан в начале 1947 года вышел из Сан-Педро на Тихоокеанском побережье Соединенных Штатов вместе со своей женой Сейс. Их яхта «Семь морей II» посетила Гавайские острова, Таити и Самоа, сделав на этом пути много остановок. В Паго-Паго Сейс вынуждена была

отказаться от продолжения путешествия, и 52-летний Мэрнан принял смелое решение плыть дальше в одиночку.

«Семь морей II» был двухмачтовым бермудским иолом длиной 9,15 метра, шириной 2,85 метра, с осадкой 0,9 метра. Судно было оборудовано двумя двадцатипятикиловаттными двигателями и баками для топлива на 700 литров (один бак на 180 литров был расположен в трюме). Спроектирована яхта была по образцу знаменитой «Морской птицы» (конструкции Томаса Флеминга). Размещение в маленьком корпусе двух сравнительно мощных двигателей вызвало ряд ограничений. Мэрнану пришлось отказаться от кокпита, в связи с чем рубка сместилась до бизани. В рубке помещался штурвал, так что рулевой во время штормовой погоды не должен был выходить на палубу. На яхте имелся радиоприемник, обеспечивавший прием сигналов точного времени.

Яхта была снабжена парусами со специальной пропиткой и нейлоновым бегучим такелажем. Запас пресной воды (540 литров) и большой набор сушеных и консервированных продуктов должны были обеспечить в пути разнообразное питание. Девизом путешествия было «не спешить и посетить всё, что достойно внимания».

Несмотря на то что яхта была перегружена, плавание проходило благополучно и она шла достаточно быстро.

После того как жена покинула яхту, Мэрнан переждал пору ураганов и направился к островам Фиджи, Новым Гебридам и Соломоновым островам. Посетив Новую Гвинею, он направился в Торресов пролив с заходом в австралийский порт Дарвин, а затем, пройдя Арафурское море, достиг острова Тимор.

Приобретая с каждым днем всё больше сноровки и опыта, Мэрнан повел свою несколько необычную яхту к Кокосовым островам и острову Рождества. И здесь его ждало первое испытание, которое Мэрнан встретил как мужественный мореплаватель. Сильный ураган, двигавшийся к острову, грозил потопить яхту, стоявшую в небольшой бухте. Больной и жаждущий отдыха Мэрнан принимает трудное решение выйти в океан. Яхта «Семь морей II» двинулась навстречу разбушевавшейся стихии.

Моряк стал дрейфовать, выпустив плавучий якорь (изготовленный собственноручно из автомобильной шины). С голыми мачтами яхта дрейфовала со скоростью, достигающей до 100 миль в сутки, что красноречивее всего говорит о силе урагана, во власть которого попало маленькое суденышко. В таких драматических условиях Мэрнан преодолел за пятьдесят три дня свыше 5000 миль, пройдя от острова Рождества до Дурбана.

Дальше трасса одиночного плавания ведет через Порт-Элизабет к Кейптауну. Никто из местных моряков не верил, что Мэрнан сможет обогнуть мыс Доброй Надежды на такой маленькой, потрепанной и перегруженной яхте. Но упрямый мореплаватель продолжал путь на

запад, не принимая всерьез скептических прогнозов. В течение четырнадцати штормовых дней яхта продвинулась вперед не более чем на 400 миль. На то, чтобы обогнуть мыс Игольный, самую южную оконечность Африки, Мэрнан затратил целых пять суток!

В Кейптаун Мэрнан прибыл во время сильного шторма, грозящего уничтожить судно. Когда яхта появилась на рейде, её приветствовал разноголосый хор пароходных сирен и гудков буксиров. Мэрнан в полной мере заслужил эту честь. На пристани его встретили жена и два австралийских моряка, один из которых вручил ему корзинку шампиньонов.

После довольно долгой стоянки яхта «Семь морей II» направилась в Атлантический океан. «Когда я поднимаю паруса и покидаю порт, с меня сваливаются все житейские заботы и я чувствую себя другим человеком», — заявил Мэрнан.

Дальнейший этап рейса Мэрнана, в котором ему сопутствовала жена, закончился в Нью-Йорке 21 августа 1952 года. Всё путешествие Мэрнана заняло пять лет и пять месяцев.

Большую часть кругосветного рейса Мэрнан проплыл в одиночку. «Семь морей II» увеличила список знаменитых яхт, которые прошли по самым длинным морским путям.

На запад, через Красное море

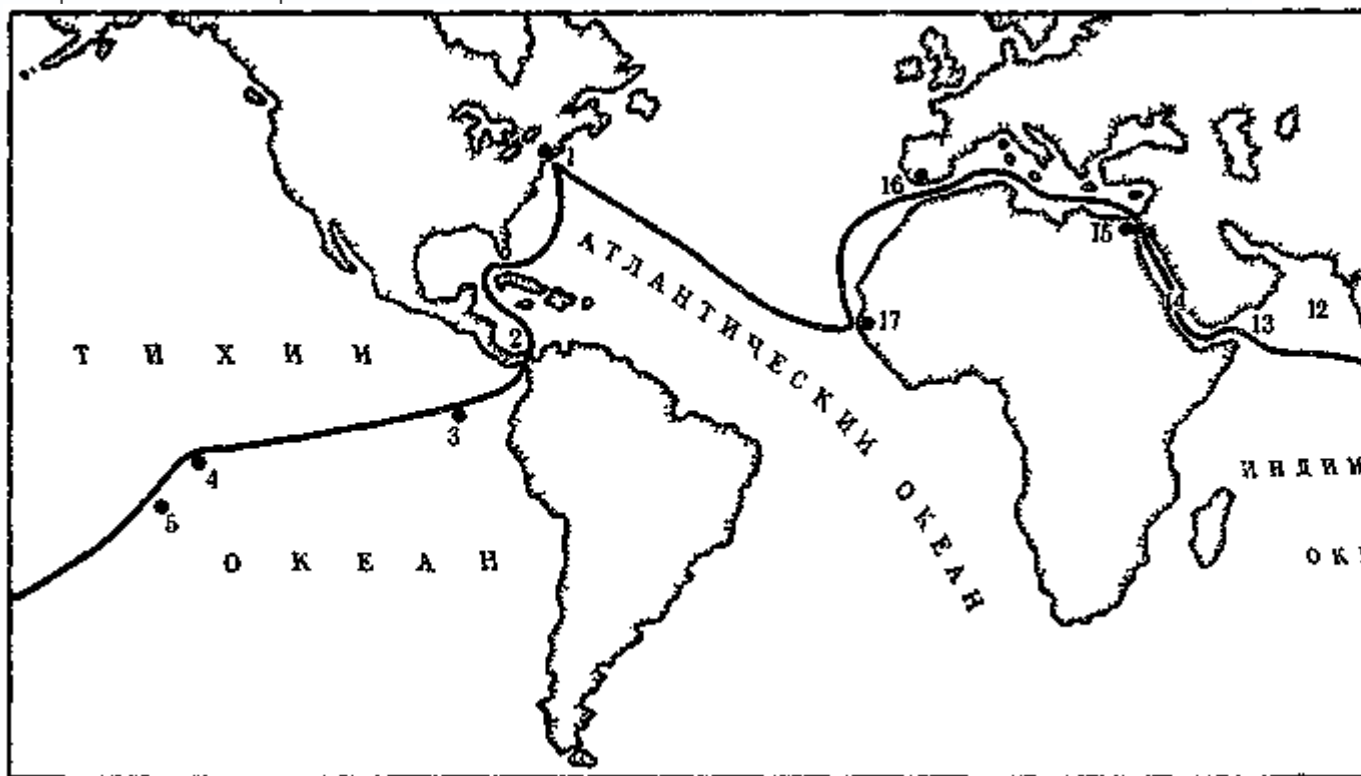
32. Альфред Петерсен — «Сторновэй»

Альфред Петерсен был служащим одной из американских металлургических фирм. Ему удалось скопить денег на приобретение собственной яхты. Правда, «Сторновэй» был заслуженным 22-летним норвежским тендером типа «Колин Арчер», но судно имело двухцилиндровый двигатель. После произведенного Петерсеном ремонта судно находилось в полной исправности и было готово к кругосветному путешествию. Данные судна: длина 10,1 метра, ширина 3,35 метра, осадка 1,8 метра.

18 июня 1948 года «Сторновэй» покинул Нью-Йорк и взял курс на юг, вдоль побережья США. Но плохая погода вынудила Петерсена часть пути пройти по внутренним водам (рекам и каналам) Только в апреле следующего года «Сторновэй» миновал Большие Антильские острова и достиг Панамского канала. В Тихом океане, направляясь на запад, яхта посетила острова Галапагос. Затем без особых приключений Петерсен дошел до Маркизских островов и архипелага Туамоту и затем двинулся на юго-запад, к Новой Зеландии.

Миновав Новую Зеландию, «Сторновэй» взял курс на Австралию и, пройдя Торресов пролив, сделал остановку в западной части Новой Гвинеи. Затем Петерсен прошел через нелегкие в навигационном отношении моря Индонезии, посетив несколько портов, в том числе Сурабаю и Сингапур. Достигнув северной части Индийского океана, мореплаватель остановился в Коломбо (Цейлон). Дальнейшая трасса проходит через Аравийское море, отклоняясь от традиционного пути, ведущего к мысу Доброй Надежды.

Сопутствующая мореплавателю удача покидает его во время рискованного похода через Баб-эль-Мандебский пролив в Красное море. После многочасового перехода, подгоняемый порывами юго-западного муссона, «Сторновэй» застрял на коралловом рифе у побережья Йемена. Во время отлива яхта легла на борт. Видя, что без посторонней помощи освободить яхту не удастся, Петерсен сошел на берег.



Путь Петерсена вокруг земного шара:

1 — Нью-Йорк; 2 — Панамский канал; 3 — острова Галапагос; 4 — Маркизские острова; 5 — острова Туамоту; 6 — Торресов пролив; 7 — Новая Гвинея; 8 — моря Индонезии; 9 — Сурабая; 10 — Сингапур; 11 — Коломбо (Цейлон); 12 — Аравийское море; 13 — Аденский залив; 14 — Красное море; 15 — Суэц; 16 — Гибралтар; 17 — Дакар; 18 (1) — Нью-Йорк.

Через неделю Петерсену, которому помогало около двадцати арабов, удалось стащить яхту на глубокую воду. Удрученный случившимся и изнуренный невероятной жарой, Петерсен доплыл до Массавы, где отремонтировал яхту. Затем «Сторновэй» медленно пошел на север и, преодолев под палящим зноем около 600 миль, прибыл в Суэц.

Несмотря на собственные неурядицы, Петерсен без колебаний пришел на помощь тяжело заболевшему английскому яхтсмену Эдуарду Поуэту и перевез его на Мальту на его же яхте «Кефайя». Оказав помощь другу, Петерсен возвращается пароходом в Суэц, и вскоре заслуженный «Сторновэй» отправляется в путь.

Происшествие на коралловом рифе и помощь Поуэту привели к пятимесячному опозданию. Кроме того, из-за встречных ветров на дорогу до Гибралтара ушло тридцать четыре дня. Желая

наверстать упущенное время, Петерсен решается пересечь Атлантический океан в пору ураганов.

Моряк смело направился из Дакара на запад. В Нью-Йорк Петерсен прибыл 18 августа 1952 года, совершив свое кругосветное плавание за четыре года и четыре месяца и пройдя около 30 000 миль. За этот подвиг Петерсен был награжден медалью «Голубая вода».

К сожалению, не двукратно

33. Эдвард Олкард — «Искусительница»

Англичанин Эдвард Олкард много лет мечтал о дальнем морском плавании в одиночку. На яхте «Контент» он приобрел необходимый опыт управления судном. Затем Олкард продал яхту и купил прослуживший уже 37 лет иол с кормовыми шпигатами и гафельным вооружением. Длина яхты составляла 10,3 метра, ширина 3,2 метра, осадка 1,9 метра, площадь парусов около 60 квадратных метров. Несмотря на солидный возраст, судно находилось в хорошем состоянии и было оборудовано семисильным двигателем. Олкард, работавший инспектором порта в Элфорде, тщательно подготовил новую яхту — «Искусительница» — к далекому рейсу.

Покинув родной порт и завернув по пути в Ла-Корунью и Лиссабон, Олкард дошел до Гибралтара. Здесь он сделал более длительную остановку. На яхте была укреплена новая, 12,3-метровая мачта. 21 мая 1949 года Олкард направил яхту в Атлантический океан с намерением достичь Нью-Йорка, следуя трассой Алена Жербо.

Легко перенося трудности и одиночество, Олкард 9 августа после восьмидесяти дней плавания прибыл в Нью-Йорк (Жербо затратил на этот путь сто один день). Единственным неприятным событием для Олкарда, впрочем довольно заурядным для мореплавателей, был удар гиком по голове.

После годичного пребывания в США Олкард возвращается в Европу. «Искусительница» вторично пересекает океан. 24 августа 1950 года яхта покинула Грейвзэнд и через шестьдесят четыре дня достигла Азорских островов. За это время судно перенесло несколько штормов, один из которых свалил бизань-мачту.

После остановки в Орте Олкард отправился дальше. Через день он обнаружил на яхте пассажирку — девушку по имени Отилия. Вполне понятно, что моряк был взбешен: всё удовлетворение от сознания, что плаваешь в одиночку, пропало. Но возвращение на остров вызвало бы массу осложнений, и моряк решил плыть к Гибралтару. Из Гибралтара Олкард направился в Плимут, куда прибыл 17 июля 1951 года.

Вокруг света через 540 портов

34. Марсель Бардьо — «Катр ван»

Путь к океанам был для Марселя Бардьо нелегким. Родился он в Париже, рано осиротел и с одиннадцати лет начал трудовую жизнь. Его неудержимо влекло море. Четырнадцатилетний

мальчик попытался остаться на паруснике, выходившем из Гавра в дальний рейс, но его отвели в полицейский участок. Позднее он стал профессиональным спортсменом — плавал на байдарке и добился значительных успехов: проплыл по Дунаю, плавал на Черном, Эгейском и Средиземном морях. Наконец решил в одиночку совершить кругосветное путешествие. В морском журнале он нашел чертеж большого шлюпа для прибрежного плавания конструкции Генри Дервина и решил построить это судно.

К постройке шлюпа Бардьо приступил незадолго перед второй мировой войной. В начале войны его призвали в армию, затем он попал в плен, но после побега вернулся домой и продолжил начатое дело. Бардьо скупает свинцовые трубы для отливки фальшкиля, собирает необходимые материалы. Преодолевая многочисленные технические и финансовые затруднения, он постепенно приближается к осуществлению своего замысла. После освобождения Франции будущий мореплаватель заканчивает постройку яхты. Судно представляло собой бермудский шлюп длиной 9,4 метра, шириной 2,7 метра, с осадкой 1,5 метра. Судно было оснащено пятисильным двигателем, баком на 200 литров горючего, складной шлюпкой, двумя байдарками, надувным спасательным плотом, двумя плавучими якорями и другим, необходимым в морском плавании снаряжением.

1 января 1950 года «Катр ван», как окрестил своё судно Бардьо, вышел из Парижа и направился к устью Сены. Палуба была загромождена снаряжением.

Этот переход занял семь дней. Не обладая опытом мореплавания и не желая рисковать, Бардьо целый месяц готовил парусник к выходу в море. Однако первое знакомство с морем показало, что моряк ещё не готов к борьбе с грозной стихией. Тогда Бардьо возвращается в Гавр и продолжает подготовку к дальнейшему рейсу. Он пополняет снаряжение, совершенствует паруса, проводит контрольные плавания при разных ветрах.

И только 24 мая шлюп выходит в море. За это время Бардьо уже приобрел немалый опыт, да и на судне есть всё необходимое — даже двойной комплект парусов (оно способно нести три паруса — кливер, стаксель и грот), три компаса, спасательные круги и даже библиотека, насчитывающая около ста томов.

Через пролив Ла-Манш и Бискайский залив, где обычно царит оживление, Бардьо ведет шлюп с достойной похвалы осмотрительностью, часто заходя в порты и не рискуя двигаться по ночам.

Идея кругосветного плавания с обходом мыса Горн принесла Бардьо большую популярность, а также многочисленных друзей. Знаменитый Бернико дал ему немало ценных советов.

Через Шербур, Аркашон, Виго и Лиссабон Бардьо проследовал к берегам Африки. На паруснике были введены некоторые усовершенствования, в частности был установлен новый (как оказалось позже — безотказный) двигатель.

Первая часть рейса, казалось, ничем не предвещала будущих достижений Бардьо. Судно шло медленно, останавливаясь во многих портах. Только 12 декабря Бардьо прибывает в Касабланку, там же он встречает новый, 1951 год. Кажется, что в каждом порту моряк продолжает совершенствовать судно. Он учится у других и обменивается опытом. Есть ещё одна причина, по которой Бардьо держится близ берегов: он не в ладах с навигационным искусством. Изучение навигации он откладывает на будущее.

Наконец наступил день первого выхода на просторы Атлантики. Из Агадира «Катр ван» идет к Канарским островам, где моряк останавливается на две недели, чтобы осмотреть этот прекрасный уголок земли.

В середине июня путешественник отправился к Дакару. В пути при переменном ветре с ним случилось то, что постоянно угрожает экипажу маленьких парусных судов, — его крепко ударило гиком по голове. 12 сентября «Катр ван» прибыл в Дакар. Десятидневную остановку Бардьо посвятил ознакомлению с основами навигации, и, как выяснилось впоследствии, время было потрачено не зря.

24 сентября «Катр ван» снова в пути и взял курс к берегам Южной Америки. В водах Атлантики моряку повезло, причем дважды. Проход экваториальной штилевой зоны, на который моряки нередко затрачивают до месяца, несмотря на встречные ветры, отнял у Бардьо лишь несколько дней. А частые в это время года у берегов Южной Америки штормы, хотя и досаждали маленькой яхте, не помешали ей, однако, достичь земли. Отважный моряк преодолел все препятствия и через двадцать восемь дней атлантического рейса прибыл в Рио-де-Жанейро.

Во время месячного пребывания в Рио Бардьо укрепил корпус парусника, обшив его медью, и посетил близлежащие острова.

«Зов мыса Горн», как впоследствии озаглавил свою книгу Бардьо, не позволял моряку долго задерживаться на одном месте. Веря в свои силы и возможности яхты, он неуклонно приближался к «непокорному мысу».

В штормы и штили Бардьо пережил немало приключений, а в портах, в которые он заходил, приобрел множество друзей. Они упорно отговаривали Бардьо от рискованного плавания вокруг грозного в любое время года мыса. Бардьо внимательно выслушивал советы и соображения, наиболее важные детали фиксировал, но не отказался от намерения пройти этим труднейшим из морских путей. На преодоление разбушевавшегося во время шторма залива Ла-Плата, отделяющего Монтевидео от Буэнос-Айреса (120 миль), ушло три дня. По словам Бардьо, это явилось весьма своевременной и полезной тренировкой, преддверием ожидавшего его ада у мыса Горн.

После трехнедельной стоянки и тщательной подготовки 8 марта 1951 года Бардьо вышел из Буэнос-Айреса и, минуя Ла-Плату, направился на юг. Погода, исключительно тяжелая даже для

этого времени года, затрудняла плавание. Волны с огромной силой ударяли о яхту и возносили её на гребни. Под напором штормовых ветров трещали снасти и лопались паруса. Сам Бардью опять получил удар по голове и с трудом справлялся со свалившимися на него заботами.

«Катр ван» заходит в Бельграно, так как без соответствующего ремонта о продолжении рейса не могло быть и речи. В Бельграно моряку была оказана необходимая помощь и пополнено снаряжение яхты.

По мере продвижения к Патагонии становилось всё холоднее и усиливались ветры. Завернув по пути в Пуэрто-Десеадо, Рио-Гальегос и Рио-Гранде, парусник настойчиво приближался к самому грозному из мысов.

Океан с каждым днем становился всё более беспокойным, и моряк почти не покидал палубы, несмотря на холод.

Продвигаясь вперед в непогоду, днем и ночью, под завывание ветра Бардью не раз вспоминал предостережения друзей. Достаточно одного поворота руля — и судно пойдет назад, к солнцу, теплу и безопасности. Но он не сделал этого.

Высота волн порой достигала 14 метров. Температура упала, и судно покрылось толстым слоем льда. Сквозь ветры и ненастье день за днем, час за часом «Катр ван» шёл всё дальше на юг.

В первые дни мая при юго-восточном ветре силой до 12 баллов Бардью положил яхту в дрейф и отправился в каюту. Пока он спускался в каюту, на судно обрушилась огромная волна. Бардью пытался прикрыть люк своим телом, но, отброшенный лавиной, упал. Барахтаясь в ледяной воде, наполнившей судно, среди свалившихся вещей, Бардью вместе с яхтой совершил головокружительное «сальто».

Ему удалось уцелеть только благодаря прочной конструкции корпуса судна. Мачта выстояла, но паруса были потеряны навсегда. А впавшего в транс моряка ждала огромная работа. Надо было укрепить снасти, откачать воду, устранить повреждения. Ветер несколько ослаб, и Бардью, исправив неполадки, под штормовыми парусами вошел в небольшой залив Агирре.

Через сутки, 11 мая, парусник поплыл дальше на юго-запад. Ветер и волны заставляли моряка напрягать все силы. Условия, в которых проходил рейс, были ужасны. 12 мая температура упала до -28° . Бардью приходилось затрачивать невероятные усилия, чтобы сколоть лёд. Наконец «Катр ван» добрался до острова Десит, и под его прикрытием Бардью переждал ночь. От мыса Горн его отделяло что-то около десяти миль.

Утром судно двинулось на юго-восток, затем, удалившись от зловещего мыса на почтительное расстояние, повернуло на юго-запад. Наконец сквозь град и каскады обрушивающихся на него волн Бардью разглядел скалистые уступы мыса Горн.

«Катр ван» достиг 56°20' южной широты. Неимоверно сильный ветер вынудил моряка пройти между островами и укрыться в заливе Сан-Франсиско. Петля между островками, борясь с течениями и дрейфующими льдами, 16 мая яхта достигла Ушуаи, оставив мыс Горн позади.

10 июня моряк отправился дальше. Он добрался до Магелланова пролива, чтобы идти по пути знаменитого мореплавателя, побывавшего здесь 400 лет назад. Пробираясь через лабиринт островов, судно двинулось на север, вдоль берега Чили.

Только в последний день июля «Катр ван» с явными следами пережитой схватки с океаном вошел в Пуэрто-Монт, ведомый моряком, у которого была парализована правая нога, что явилось следствием ледяных «купаний» во время форсирования грозного мыса.

В Пуэрто-Монт Бардью задержался на неделю. Моряк немного отдохнул, и, хотя состояние его существенно не улучшилось, мужественно перенося страдания, он всё же поплыл дальше. На другой день после выхода из Пуэрто-Монт «Катр ван» прошел мимо острова Чилоэ, где в 1934 году потерпел крушение Хансен, впервые обогнувший в одиночку мыс Горн.

В бакштаговых ветрах судно продвигалось короткими переходами вдоль Южноамериканского континента, заходя в порты Вальдивия, Талькауано и Вальпараисо. Повсюду Бардью приветствовали как последователя Дюма. 13 сентября яхта достигла военно-морской базы вблизи Кокимбо. Здесь наконец судно было подвергнуто детальному осмотру, а сам моряк получил необходимую помощь. Проход мимо мыса Горн принес Бардью славу, опередившую его на тысячи миль.

Шли месяцы. Несмотря на усилия врачей, состояние здоровья моряка не улучшалось. Только в конце февраля 1953 года хромающий Бордью отплывает на своём паруснике в Кокимбо, откуда намеревается идти к Полинезии. В течение пятинедельного пребывания в Кокимбо опробованы новый такелаж и парусное вооружение. Можно было снова двигаться в путь.

4 апреля «Катр ван» покинул гостеприимный порт и вышел на просторы Тихого океана. До островов Общества судну предстояло преодолеть 4500 миль. Океан встретил моряка холодом и переменными ветрами. Через неделю «Катр ван» попал в зону пассата и наступило желанное тепло, принесшее больному моряку значительное облегчение. Бардью был полон оптимизма. Наиболее тяжелая часть его рискованного кругосветного рейса осталась позади. Подгоняемое сильным пассатом, судно шло с закрепленным рулем, вознаграждая моряка за все тяжелые дни, пережитые на юге. Бардью часами грелся на солнце наблюдал за проплывающими мимо рыбами, много читал и делал заметки, послужившие позже материалом для написания двух больших, богато иллюстрированных книг.

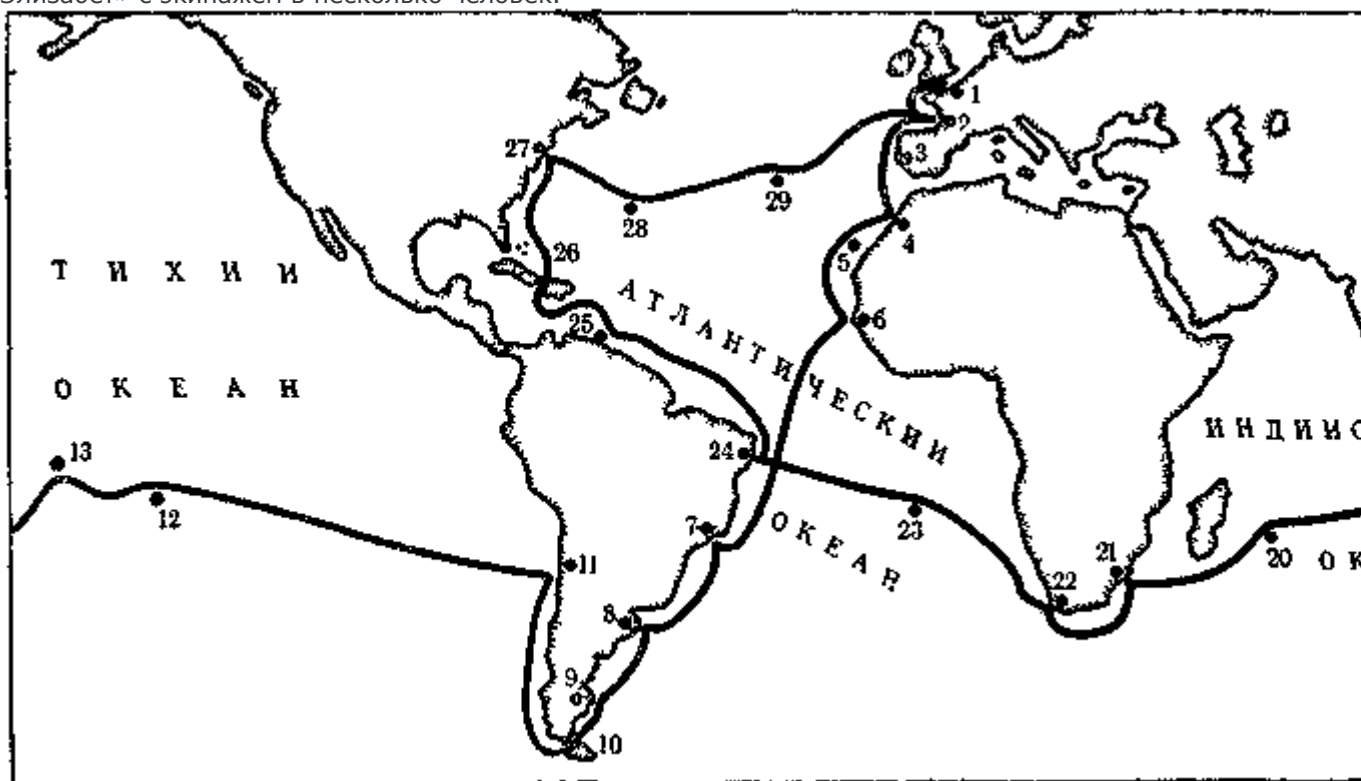
Проходя в сутки по 100 и более миль, «Катр ван» быстро приближался к Полинезии. Правда, через три недели плавания он попал в штиль, продолжавшийся с небольшими перерывами четыре дня.

11 мая, после тридцати семи дней плавания, по курсу «Катр ван» появился небольшой атолл Фангатауфа. Судно вошло в лабиринт опасных островков и коралловых рифов. С большой осторожностью Бардью пробирался через архипелаг Туамоту и вывел судно на морской простор. Впереди были последние две сотни миль, отделявшие мореплавателя от острова Таити. Этот переход занял около двух суток, и 17 мая «Катр ван» стал на якорь у Папезте.

Вскоре на шлюпе появился лоцман, с гордостью заявивший, что обычно ему приходится проводить в гавань суда, в несколько тысяч раз большие, чем «Катр ван». Прежде чем лоцман закончил свою речь, судно застряло, правда не опасно, на коралловом рифе...

Десятимесячное пребывание на островах Общества Бардью посвятил лечению ноги. Время от времени он ходил на паруснике вокруг острова, а также совершал пешие прогулки. Посетил он и соседние острова Раиатеа Силли и Бора-Бора.

Наконец 13 марта 1954 года «Катр ван» покинул Таити. Следующий этап рейса, до Новой Зеландии, Бардью решил пройти для разнообразия в условиях импровизированных гонок, приняв вызов голландского моряка Ламберта, прибывшего в Полинезию на большой яхте «Энн-Элизабет» с экипажем в несколько человек.



Маршрут кругосветного рейса Бардью.

1 — Гавр; 2 — Бискайский залив (Аркашон); 3 — Лиссабон; 4 — Касабланка; 5 — Канарские острова; 6 — Дакар; 7 — Рио-де-Жанейро; 8 — Буэнос-Айрес; 9 — Пуэрто-Десеадо; 10 — мыс Горн; 11 — Кокимбо; 12 — остров Таити; 13 — остров Раротонга; 14 — Окленд; 14 — Нумеа (Новая Каледония); 16 — Порт-Морсби; 17 — остров Тимор; 18 — Джакарта (остров Ява); 19 — Кокосовые острова; 20 — остров Маврикий; 21 — Дурбан; 22 — Кейптаун; 23 — остров Святой

Елены; 24 — Ресифи; 25 — остров Тринидад; 26 — Малые и Большие Антильские острова; 27 — Нью-Йорк; 28 — Бермудские острова; 29 — Азорские острова; 30(2) — Аркашон.

[Следует заметить, что Бардью обогнул мыс Горн, а не шел Магеллановым проливом, как это следует из схемы маршрута. — Ред.]

Соревнование должно было проходить на двухэтапной трассе. Уже на первом этапе в 600 миль до острова Раратонга в архипелаге Кука Бардью получил некоторое преимущество, преодолев трассу за пять дней. На следующем этапе, протяженностью почти 160 миль, погода ухудшилась, и теперь перевес был на стороне «Энн-Элизабет». Бардью, который следовал на юго-запад против сильных ветров, добился прекрасных результатов, проходя свыше 150 миль в сутки. По мере удаления от тропика Козерога сила ветра росла. Становилось всё холоднее. Когда наконец через десять дней пути, во время которых Бардью почти не покидал палубы, «Катр ван» приблизился к Новой Зеландии, сильные течения начали сносить судно с курса.

21 апреля, после пятнадцатидневного тяжелого плавания, Бардью привел «Катр ван» в Окленд, опередив соперников на восемнадцать дней!

В Окленде моряк пробыл два месяца. Парусник был поднят на берег для очистки и ремонта.

В конце июля Бардью покинул порт и взял курс на северо-запад. Почти сразу же судно попало в многодневный сильный шторм. Без точного знания своего местоположения, без отдыха моряк держит путь к Новой Каледонии. В ночь на 1 августа, когда Бардью спал, «Катр ван», плывший при непрекращающемся шторме, налетел на коралловый риф. Выскочившего на палубу капитана волной смыло в море, а сама яхта легла на борт. Положение казалось безнадежным.

Отчаянно борясь с прибоем, вздымающимся над рифом, Бардью оттащил якорь как можно дальше от шлюпа и, выбирая якорную цепь кабестаном, стянул судно на глубокую воду. Израненный острыми кораллами, он с трудом держался на ногах, но был вынужден неустанно откачивать воду, врывающуюся в пробоины корпуса парусника.

К счастью, земля была близко, и через несколько часов рискованного блуждания среди коралловых рифов «Катр ван» вошел в порт Нумеа (Новая Каледония).

Только здесь стало видно, сколь велики повреждения: порваны снасти, свалена мачта, поломан руль, содрана обшивка корпуса. Все свидетельствовало о том, что моряк героически вырвал судно из смертельно опасных тисков кораллового рифа. Почти три месяца длился ремонт парусника и залечивание ран моряка. Только в конце октября судно вышло в Коралловое море.

Полный сил, энтузиазма и энергии Бардью направляется на северо-запад, к Новой Гвинее. Дуют переменные и, что хуже, слабые ветры. Через девятнадцать дней, 17 ноября, «Катр ван» прибывает в Порт-Морсби, где путешественник намеревался быть гораздо раньше. Учитывая значительное опоздание, он останавливается там только на две недели и 2 декабря выходит в

море. Стояла хорошая погода, плавание протекало без осложнений, и через два дня парусник вышел в Торресов пролив.

Используя попутный ветер, Бардью идет на запад, остановившись только на острове Терсди. В половине декабря судно было уже в Арафурском море. Погода стояла по-прежнему хорошая. Лишь 20 декабря, когда «Катр ван» уже входил в Тиморское море, ветер изменил направление и стал набирать силу. Судно, шедшее в бейдевинд, сильно качало на крутых, набегавших с запада волнах.

Вместо того чтобы, подобно большинству предшественников, избрать более безопасную южную трассу, Бардью захотел посетить острова пленившей его Индонезии и избрал трудный путь вдоль берегов острова Тимор и южных островов Индонезии навстречу юго-западным ветрам, к тому же рискуя попасть в руки пиратов. Управляемое им судно уверенно лавировало среди изменчивых течений, коралловых рифов и отмелей.

Довольно долго Бардью задержался на острове Бали. Боль в правой ноге почти не давала знать о себе, и он мог совершать пешие прогулки. Затем мореплаватель посетил Сурабаю и Джакарту. В Джакарте шлюп на берегу был подвергнут очередному осмотру и очистке.

В июле Бардью распрощался с Индонезией и направил своё судно в третий океан — Индийский. Как и предсказывали прогнозы, вместо желанного пассата «Катр ван» встретили переменные, порывистые ветры и высокие волны. Бардью, напрягая силы, вёл судно на юго-запад, к Кокосовым островам, которых достиг через шесть дней. Здесь сильный шторм несколько задержал шлюп, но 29 июля «Катр ван» уже снова в пути к далекой родине.

Сильный пассат уносит судно с большой скоростью на юго-запад. При полном ветре его скорость достигает восьми узлов. Когда погода портилась и начинался дождь, моряк спускался в каюту и отдыхал.

Прошла ещё неделя плавания. 12 августа, как бы в подтверждение правильности навигационных расчетов Бардью, показался остров Родригес. Здесь моряк устроил себе великолепный двухнедельный отдых, а затем, перебравшись на соседний остров Маврикий, продлил свой «отпуск» ещё на три месяца. К этому примешалось неприятное обстоятельство — двухнедельное пребывание в больнице для лечения колена.

С начала декабря «Катр ван» снова в пути. Почти всю первую неделю Бардью не выпускает из рук руля. Но он не жалеет сил, и за эти дни шлюп проходит по 180 миль в сутки. Очередная цель кругосветного путешествия уже близка. 14 декабря шлюп стал на якорь в Дурбане. Здесь наступает длительный перерыв в плавании. Там же Бардью знакомится со многими известными моряками, в том числе с Жаном Го и Бернаром Муатесье.

Пошел следующий год плавания в одиночку вокруг земного шара. 10 февраля 1956 года «Катр ван», пополнив свои запасы и снаряжение, двинулся на юг, чтобы обогнуть мыс Доброй

Надежды. Зайдя по пути в Порт-Элизабет и свернув затем на запад, 22 февраля безотказный шлюп прошел мимо южной оконечности Африки. На следующий день Бардью остановился в порту Херманюс, вблизи Кейптауна.

Теперь уже известный мореплаватель, «покоритель мыса Горн», Бардью был принят в Кейптауне очень тепло, и ему не приходилось беспокоиться о своем шлюпе и его оснащении. А когда «Катр ван» вышел после почти полугодовой стоянки в море, раздались звуки «Марсельезы» и некоторое время яхту отважного моряка сопровождал военный учебный корабль.

Сентябрьская Атлантика приветствовала судно встречными западными ветрами, напоминая моряку, что его ожидает впереди немало трудностей, прежде чем он достигнет родного порта. Бардью, который, по его словам, «любил находиться в море», радовался каждой пройденной миле. Он ловил рыбу, готовил из неё вкуснейшие блюда, читал и много писал. Бардью неплохо освоил навигацию. Через девятнадцать дней после возобновления плавания яхта прибыла на остров Святой Елены.

13 сентября, после знакомства с островом и осмотра многочисленных исторических мест, связанных с закончившим здесь свою жизнь Наполеоном, Бардью продолжал плавание. Стояла прекрасная теплая погода с преимущественно попутными ветрами. Моряк отдыхал, а шлюп с закрепленным рулем плыл на юго-запад, направляясь к Ресифи.

24 сентября 1956 года наступил знаменательный момент: «Катр ван» пересек свой старый курс и замкнул кругосветное кольцо. Путь, который прошла за это время верная яхта, — 50 000 миль — дает Бардью значительное преимущество почти перед всеми его предшественниками.

Двумя днями позже моряк останавливается в Ресифи, чтобы, согласно своим намерениям, посетить Бразилию. Сделав короткий переход в Натал, 1 декабря Бардью следует далее к острову Тринидад. Затем наступают восхитительные месяцы странствий по Малым и Большим Антильским, а также Багамским островам. Экзотика очаровывает моряка. Он посещает десятки портов, знакомится с сотнями люден, а надежный шлюп «Катр ван» переносит его всё дальше и дальше. Не обошлось, однако, и без хлопот. У Гваделупы якорной цепью Бардью сломал на ноге большой палец. Впрочем, наложенный гипс не очень стеснял моряка — он уже умел работать, стоя на одной ноге.

Очередной этап до Нью-Йорка был трудным и опасным. Плавание вдоль восточных берегов США всегда рискованно, особенно если принять во внимание частые ураганы и быстрый Гольфстрим. В условиях сильных и порывистых ветров шлюп наконец достиг Нью-Йорка — самого большого порта в мире. Этот огромный город, в котором всё, и хорошее и плохое, должно было быть «колоссальным», произвел на Бардью огромное впечатление. Поначалу он хотел

задержаться в Нью-Йорке подольше, но поздняя осень и наступившие холода вынудили его двинуться к Бермудским островам.

Сначала шлюп мчался, подгоняемый попутным ветром, затем на судно обрушился ураган, трепавший его целых три дня.

И опять наступил новый год, на этот раз 1958-й, приход которого Бардьо отпраздновал на чарующих Бермудах. Там же моряк провел и первые месяцы нового года. Только в начале июня шлюп покинул гостеприимные острова и направился на восток, к Европе. В эту пору пересечение Атлантики не составляет серьезной проблемы: попутные западные ветры облегчают плавание. Бардьо нетерпеливо ожидает появления Азорских островов. После двадцати дней плавания острова встретили его великолепным султаном огня: то было извержение вулкана.

Население Орты, крохотного порта, где 24 июня остановилось судно, сердечно приветствовало отважного моряка. Двенадцать дней отдыха промелькнули незаметно. Перегруженный подарками шлюп двинулся дальше, к берегам Европы. Этот этап, как и предыдущий, прошел при хорошей погоде и благоприятных ветрах. Бардьо направляется к Франции, до которой 1500 миль и куда он рассчитывает прибыть до конца июля.

Быстро пролетели последние недели длящегося уже восьмой год путешествия. Бардьо подводит итог своего кругосветного рейса и... огорчается тем, что его великолепное путешествие подходит к концу. В половине июля «Катр ван» достигает испанского порта Ла-Корунья. Через два дня Бардьо следует дальше на восток и 22 июля прибывает в Аркашон, где соотечественники устраивают ему восторженную встречу. Несколько позже шлюп прибыл в Париж, закончив свой долгий рейс.

За восемь лет плавания в одиночку вокруг земного шара Марсель Бардьо прошел около 70 000 миль и посетил свыше 500 портов.

Несколькими фразами

35. Клайд Дил — «Рам»

Как сообщает в своей книге Жан Мерриен, впрочем весьма кратко, в 1951 году американец Клайд Дил отплыл из Норвегии на десятиметровом кэче «Рам», не имевшем вспомогательного двигателя.

За пятьдесят пять дней моряк прошел путь через океан от Канарских островов до Нью-Йорка. Далее Дил плыл вдоль восточных берегов обеих Америк, прошел через Магелланов пролив и, направляясь на север вдоль западных берегов Американского континента, якобы достиг Сан-Франциско, преодолев около 20 000 миль.

Девятнадцать тысяч миль плавания в одиночку

36. Жак-Ив Ле Тумелен — «Курун»

Строго говоря, знаменитый французский моряк Жак-Ив Ле Тумелен не является человеком, который в одиночку совершил кругосветное плавание. В некоторых источниках утверждается, что он в одиночку проплыл только две трети пути вокруг света. Однако его выдающиеся мореходные достижения обеспечили ему видное место среди величайших одиночных мореплавателей.

Ле Тумелен, подобно Бернико, родился на побережье Бретани — родине многих знаменитых моряков. Его семья издавна была связана с морем. Отец его был капитаном парусного флота.

Атмосфера рыбацкого порта Ле-Крузик на берегу Бискайского залива, в котором прошла юность Тумелена, способствовала его приобщению к морскому делу. Искусство плавания под парусами он освоил рано.

Молодой Тумелен намеревался поступить в военно-морскую школу, но этому помешала вторая мировая война. Тогда он начинает плавать на рыболовецких судах. Со временем ему удалось скопить деньги на постройку яхты и осуществить наконец мечту юности — отправиться в кругосветное путешествие.

В трудные военные годы Тумелен весной 1943 года приступает к постройке яхты, которая в том же году была спущена на воду. Однако во время войны яхта погибла.

Со свойственной Тумелену настойчивостью он строит другой парусник. На сей раз это тендер, имеющий значительную ширину, что обеспечивает ему хорошую остойчивость, с высокими бортами, минимальными подзорами и со штормовыми шпигатами на корме. Длина широкого массивного корпуса составляла 10,1 метра, ширина — 3,6 метра, осадка — 1,6 метра. Судно было выполнено из дуба и тика. Девятиметровая мачта несла гафельный парус площадью 38 квадратных метров. Яхта «Курун» (так называлось судно) имела огромный трехметровый бушприт, который при желании можно было укорачивать. Большой стаксель площадью 15 квадратных метров позволял яхте плыть самостоятельно с закрепленным рулем. Яхта Тумелена отличалась традиционной конструкцией и не имела двигателя.

Внутреннее оборудование было простое и прочное. Четыре бака на 400 литров пресной воды, примус на карданном подвесе. Многочисленные шкафчики, ящики и полки позволяли удобно разместить всё необходимое. Яхта была оснащена комплектом парусов, двумя якорями, запасными фонарями, маленькой шлюпкой и запасом тросов различной длины.

В период подготовки к путешествию Тумелен окончательно определил маршрут: он пойдет через Панамский канал, Торресов пролив и обогнет мыс Доброй Надежды. Вместе с Тумеленом должен был плыть также его товарищ юных лет, бретонец Гастон Дюфур. Правда, сначала Тумелен, начитавшись книг Слокама и Жербо, намеревался идти в одиночку, но уговоры отца, девизом которого было «не рискуй без надобности», подействовали.

19 сентября 1949 года «Курун» отошел от причала Ле-Крузик. В трудном плавании через осенний Бискайский залив яхта и её капитан выдержали первый экзамен. В марокканском порту Федала (Мохаммедия), вблизи Касабланки, товарищ Тумелена покинул яхту. Наступил довольно длительный перерыв в путешествии. Наконец на палубе «Куруна» появился новый член экипажа — Поль Фарж. В начале апреля 1950 года яхта вышла в океан и через Канарские острова направилась к Антильским островам.

Используя сильные ветры, за месяц «Курун» преодолел Атлантический океан, прошел между островами Карибского моря и через Панамский канал вышел в Тихий океан. Тумелен приобретал всё больший опыт и всё больше верил в свою яхту. Поль Фарж оказался понятливым учеником и славным товарищем, но Тумелен всё больше сожалел, что плывет не один.

Во время остановки в Бальбоа на яхте был укорочен гафель и уменьшен грот-парус. Благодаря этому судно стало лучше выдерживать курс, идя с закрепленным рулем. С попутным пассатом яхта пересекла экватор, задержалась на островах Галапагос, а затем направилась к Маркизским островам.

Острова Таити яхта достигла 18 февраля 1951 года. Там по желанию Фаржа моряки распрощались. Дальше Тумелен решил плыть в одиночку. Четырехмесячная остановка была использована для тщательного осмотра и ремонта, было пополнено парусное вооружение яхты.

10 июня Тумелен покидает Таити. Наконец-то он один! «Курун» посещает экзотические острова Общества. На острове Бора-Бора моряк побывал на могиле Алена Жербо. Но на этом чудесном острове он пробыл лишь несколько дней, так как спешил выйти в океан.

24 июня Тумелен отправляется на запад. Подгоняемый пассатом, «Курун» мчится к берегам Новой Гвинеи, до которой почти 4000 миль. С наступлением сумерек растаяли высокие вершины острова Бора-Бора. Неся двойной стаксель, яхта плывет с закрепленным рулем, точно выдерживая курс. 9 июля «Курун» минует Самоа.

14 июля — годовщина взятия Бастилии, французский национальный праздник. Яхта плывет сама по себе, а моряк спит. Наступает хмурое дождливое утро.

«Около семи часов утра берусь за румпель. Ветер шесть-семь баллов. Море беспокойно. За последние четыре часа яхта прошла 26 миль. Ветер усиливается, небо заволочло низкими тучами.

Похоже, что ветер вскоре достигнет ураганной силы. Море бурлит, и управлять яхтой трудно. „Курун“ скачет по гребням высоких волн. Скорость — до восьми узлов. Долго мне так не выдержать. Если ветер не ослабеет, придется уменьшить парусность... Погода отвратительная, видимости никакой. Дождь. Не могу даже позавтракать. Западный мыс приближается, и я должен оставаться на палубе. Время идет, а море как бы старается доказать, на что оно способно. Привязавшись, стою, широко расставив ноги, на корме у руля... Дождь как из ведра. Наступает

ночь. Яхту болтает, и она то и дело зарывается носом в волну. Я перебираюсь со своего ложа у левого борта на противоположную койку. Стараюсь заснуть, но из этого ничего не получается. Вот так праздник!»

Продвигаясь при порывистых сильных ветрах, «Курун» быстро пересекает океан, минуя острова Тонга и Фиджи. По прошествии четырех недель после отплытия от острова Бора-Бора Тумелен проходит через архипелаг Новые Гебриды, оставляя слева по борту острова Маэво и Эспириту-Санто. Тихий океан был пройден, и перед моряком открылось коварное Коралловое море. Но погода стоит хорошая, и 3 августа, одолев 3750 миль за тридцать девять дней, «Курун» прибывает на Новую Гвинею и отдает якорь в Порт-Морсби.

Тумелена, этого подлинного романтика моря, в кругосветном путешествии привлекали прежде всего не новые впечатления, а море само по себе и плавание под парусами. Однако моряк не мог устоять перед красотой острова. В своей книге он посвятил ему немало страниц. Будучи гостем местного яхт-клуба, Тумелен не беспокоится ни о пополнении снаряжения яхты, ни о закупке продовольствия.

Девятидневный отдых пролетел незаметно, 14 августа Тумелен снова выходит в море, осторожно маневрируя среди бесчисленных коралловых рифов. Перед ним — Торресов пролив, открывающий путь в Арафурское море. Чтобы войти в пролив, моряк должен ещё одолеть 350 миль тяжелого пути через залив Папуа.

Мчась в порывах сильного ветра, с зарифленным гротом, Тумелен петляет среди предательских коралловых рифов. Он не может позволить себе даже короткого отдыха.

Ветер меняет направление, и моряк всё время вынужден идти галсами. Тумелен настолько устал, что, боясь уснуть (это было бы равносильно катастрофе), решает стать на якорь. Миновав островок Лонгве, он сходит с фарватера и бросает якорь за маленьким островком Эрнест. И сразу же засыпает.

«22.10. Просыпаюсь от какого-то предчувствия беды. И вовремя. В туго натянутой якорной цепи лопнуло звено, и якорь остался лежать на дне моря. В порывах воющего ветра яхта быстро удалялась от острова и, окатываемая волнами, мчалась куда-то всю ночь».

Утром ветер несколько ослаб. «Курун» на большой скорости миновал острова Венсди и Терсди и наконец вышел в Арафурское море.

Переход через Арафурское море, где в это время года обычно стоит хорошая погода, не представил каких-либо серьезных затруднений. Только насекомые, поселившиеся на яхте, были для моряка настоящим бедствием. Тараканы набрасывались на всё, что напоминало еду, термиты атаковали деревянные части судна, высверливая в нем отверстия, а маленькие назойливые москиты больно жалили и лицо, и шею, и руки.

30 августа из моря показались вершины острова Роти. «Курун» прошел мимо него и вышел наконец в просторы Индийского океана. Направив яхту к Кокосовым островам — очередному этапу путешествия, — Тумелен плывет дальше и, используя силу пассата, добивается хороших суточных переходов.

11 сентября, преодолев за двадцать семь дней 3100 миль, яхта вошла в лагуну Кокосовых островов. Жители приняли Тумелена очень приветливо; здесь хорошо помнили его предшественников — Жербо и Бернико.

Через шесть дней, 17 сентября, «Курун» отправляется в дальнейший путь через Индийский океан к острову Реюньон.

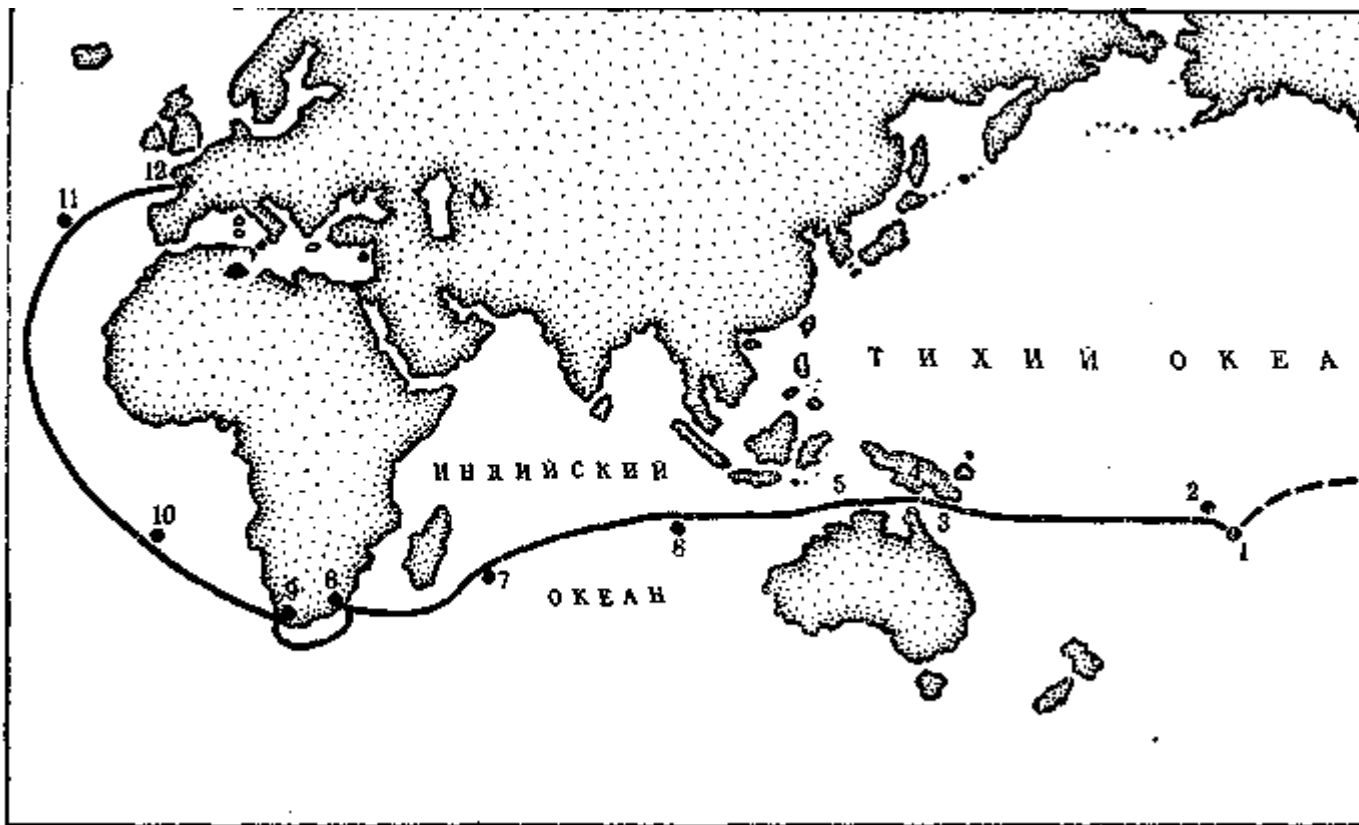
Согласно предостережению лоции, океан встречает моряка сильной волной. Тумелен вспоминал потом этот переход как один из наиболее трудных.

Время тянулось монотонно. Путешественник чинил паруса и воевал с насекомыми. В этом ему активно помогал его спутник — ящерица, которая поселилась на судне ещё во время стоянки на острове Бора-Бора, устроившись под закрепленной на корме шлюпкой.

За сутки «Курун» регулярно проходил по 100, а нередко и по 150 миль. За девятнадцать дней яхта прошла 2500 миль и достигла острова Реюньон. Превосходный результат! Не без гордости Тумелен отмечает, что на этой трудной трассе он шел быстрее, чем его знаменитые предшественники — Слокам, Жербо и Бернико. Теперь он мог сойти на берег для заслуженного и желанного отдыха.

На Реюньоне Тумелен провел целый месяц, отдыхая и осматривая остров. На яхте была заменена часть такелажа, уничтожены термиты и тараканы, заново покрашен корпус. «Курун» обогатился также якорной цепью и якорем — взамен утерянных в Торресовом проливе.

11 ноября «Курун» выходит из порта Ле-Пор на мысе Гале и берет курс на Дурбан. Как никогда уверенный в своей заново отремонтированной яхте, Тумелен смело плывет на юго-запад, огибая остров Мадагаскар. Ветры, которые до этого не щадили тендер, становятся капризными, ослабевают и порой едва наполняют паруса. Медленно, миля за милей продвигаясь вперед, Тумелен надеется пройти океан до прихода штормов.



Трасса кругосветного рейса Ле Тумслена (плавание в одиночку Ле Тумелен начал только от Полинезийских островов).

1 — остров Таити; 2 — остров Бора-Бора; 3 — Коралловое море; 4 — Новая Гвинея; 5 — Арафурское море; 6 — Кокосовые острова; 7 — остров Реюньон; 8 — Дурбан; 9 — Кейптаун; 10 — остров Святой Елены; 11 — Азорские острова; 12 — Ле-Крузик.

Наконец штиль кончился. Сильный юго-восточный ветер гонит яхту, которая с зарифленными парусами тяжело переваливается на волнах. Теперь крепнущие ветры приходят один за другим, а океан бурлит.

2 декабря утром сквозь пелену дождя показывается берег Африки. После двух дней осторожного плавания галсами «Курун» в полночь с 3 на 4 декабря вошел в гавань Дурбана. Наконец-то моряк может спокойно заснуть.

Хорошо отдохнув, Тумелен приступает к осмотру яхты. Судно было вытаскано на берег, днище очищено и покрашено, поврежденная термитами мачта укреплена. Местные моряки охотно помогли Тумелену.

Быстро промелькнули два месяца. 3 февраля Тумелен покидает Дурбан и направляется вокруг мыса Доброй Надежды к Кейптауну. Начинается тяжелое и опасное плавание вдоль побережья в условиях сильного течения и оживленной судоходной трассы.

Но плавание прошло удачно, и 12 февраля Тумелен достиг мыса Игольного, на следующий день миновал его и через семнадцать месяцев после выхода в плавание снова оказался в Атлантическом океане. К вечеру следующего дня «Курун» на буксире вошел в порт Кейптаун.

Позади — 800 миль, пройденных за одиннадцать дней плавания. Тумелен, слава которого уже достигла этих мест, сердечно приветствуемый моряками и репортерами, сходит на берег.

Казалось бы, среди новых друзей моряк мог бы провести несколько месяцев, тем более что погода на море не благоприятствовала плаванию. Но Тумелену не терпится: Франция и его дом уже близко.

17 марта «Курун» снова поднимает паруса. Дует слабый ветер, и за первые сутки яхта проходит менее десяти миль. В следующие сутки — тот же результат. За неделю яхта продвинулась всего на 200 миль, но моряк терпеливо переносит капризы погоды, зная, что перемена наступит.

24 марта юго-восточный пассат наполнил паруса яхты. Ветер окреп. Полоса неудач кончилась, и вскоре Тумелен пересек тропик Козерога.

Стоит хорошая погода, дует мягкий, но устойчивый пассат. «Курун» плывет на северо-запад, а его капитан может отдыхать и смотреть в ясное небо, любоваться лазурью волн и резвящимися рыбами.

7 апреля на горизонте показалась земля. Это были скалистые берега острова Святой Елены, где останавливались знаменитые предшественники Тумелена — Слокам, Пиджен, Жербо.

После двадцати двух дней плавания, преодолев 1730 миль пути, яхта остановилась в маленькой бухте рядом с пристанью Джемстауна. Унылый остров встретил моряка дождем, но приняли его сердечно и приветливо.

19 апреля Тумелен снова вышел в океан. Ему предстояло одолеть 5000 миль по просторам Атлантики, отделявшим моряка от родины. Солидный запас продовольствия, хорошее состояние яхты и превосходное самочувствие вселяли в Тумелепа уверенность.

Скрылись за кормой массивные скалы острова Святой Елены и судно приближалось к Северной Атлантике.

29 апреля радиоприемник яхты поймал передачи английской радиостанции «Би-Би-Си» а затем и Парижского радио. Всё больше становится видна Большая Медведица, а Южный Крест скрывается за горизонтом. Наконец «Курун» во второй раз пересекает экватор.

По иронии судьбы возвращающегося в северное полушарие моряка начинает мучить жара. Вообще, тропическая штилевая зона преподносит Тумелену тяжелое испытание. Раскачиваясь на мертвой зыби, идя галсами в переменных ветрах, яхта еле движется вперед. Монотонность дней скрашивается только светящимся по ночам морем да снующими днем рыбами.

8 мая Тумелен встретил небольшой испанский пароход, а через три дня яхта миновала Азорские острова. 14 и 15 мая штормовой ветер, сначала налетевший с северо-запада, а затем с севера задержал яхту. Потом на два дня установился штиль.

В середине мая задули ветры. Но увы, это был северо-восточный пассат, и «Курун», идя против него, вынужден был отклониться на запад. 19 мая моряк увидел наконец Полярную звезду — символ скорого возвращения домой. На следующий день — новая радость: яхта замкнула круг своего плавания в том пункте, где она была ровно два года назад.

Ветер сменил направление, моряк начал спрямлять свой курс. К несчастью, пассат затих раньше, чем можно было предположить.

В трудные минуты Тумелен подбадривал себя бытовавшим в его семье изречением: «Мы всегда остаемся бретонцами, а это — крепкий народ».

Постепенно моряк стал ощущать сильное переутомление. Почти три года плавания, и том числе год в одиночку, постоянное нервное напряжение, неусыпное внимание и бесконечная работа не прошли даром. К тому же досаждают пришедшие на смену пассату переменные ветры, чередующиеся со штилями.

1 июня произошло большое событие: к «Куруну» подошел французский танкер «Шампань». Капитан сообщил Тумелену координаты, а столпившиеся у борта матросы устроили мореплавателю овацию. И снова потянулись дни, наполненные повседневными заботами.

Дожди и холода досаждали моряку. Наконец после двух бесконечно долгих месяцев плавания по Атлантическому океану «Курун» достиг берегов Европы.

25 июня следующая на восток яхта повстречалась с французским кораблем погоды, и Тумелен послал во Францию радиограмму о благополучном ходе рейса.

Экипаж корабля, для которого встреча с отважным моряком тоже была немалым событием, пригласил Тумелена на обед, снабдил продовольствием и в знак признания его мореходного искусства попросил доставить во Францию почту.

До дома остаются лишь две недели пути. С удвоенной осторожностью, бодрствуя почти все ночи напролет, дабы избежать неприятностей, способных умалить усилия трех трудных лет, Тумелен плывет на восток, к Ле-Крузаику. Ещё несколько дней в переменных ветрах, ещё несколько встреченных кораблей — и снова знакомые воды Бискайского залива раскачивают дубовый корпус яхты. Родные широты встретили мореплавателя дождем и порывистым ветром, но моряк не был, кажется, в претензии.

Через семьдесят девять дней после отплытия от острова Святой Елены, преодолев 5600 миль нелегкого пути, Тумелен, встреченный многочисленными лодками и яхтами, ввёл своё судно в порт Ле-Крузаик.

Позади — 19000 миль плавания в одиночку, дорога через три океана. За всё время путешествия ни яхта, ни её капитан не понесли какого-либо ущерба.

Тридцатидвухлетнего Жак-Ива Ле Тумелена и поныне относят к числу наиболее молодых моряков, совершивших в одиночку столь дальний рейс. Его считают образцом осторожности и благоразумия.

Одна в Атлантическом океане

37. Энн Дэвисон — «Фелисити Энн»

«Во всех научных учреждениях женщины подробно расспрашивали меня о том, каким образом я путешествовал по океанам в одиночку. Я подумал тогда, что этот интерес предвещает появление в будущем шкиперов в юбках и что до этого наверняка дойдет, если мы, мужчины, будем без конца повторять, что для женщин на море места нет».

Так несколько иронически писал в свое время Джошуа Слокам — человек, впервые в одиночку обогнувший земной шар. Во времена блистательного подвига «Спрея» тяготы жизни на море определенно превышали физические возможности женщин. Но в настоящее время, когда на яхтах имеется электрическое освещение, газовые кухни и обогреватели, непромокаемые спальные мешки, радиостанции и прочие премудрости, подход к проблеме радикально изменился. Женщины (некоторые из них, разумеется) могут быть прекрасными моряками. Они, правда, уступают мужчинам в физической силе, но обладают такими бесценными для морского плавания чертами, как работоспособность, дисциплинированность, чувство товарищества и аккуратность. В наши времена немало капитанов-женщин с успехом командуют мужскими экипажами на яхтах и других судах, осуществляя далекие и опасные рейсы.

Хотя этот очерк посвящен Энн Дэвисон, представляется вполне уместным упомянуть здесь о двадцатилетней Аге Мюллер, которая хотя и не пересекала в одиночку океан, но совершила не менее трудный подвиг.

Ага Мюллер — дочь Пауля Мюллера, который в 1928 году в одиночку переплыл Атлантический океан на маленькой яхте, названной её именем. В 1949 году Пауль Мюллер вместе с дочерью на 5-метровой яхте отправился из Германии через порты Испании и Канарские острова с намерением достичь берегов Аргентины.



Маршрут Оин Дэвисон, первой из женщин, в одиночку переплывшей на яхте Атлантический океан.

1 – Плимут (Англия); 2 – Касабланка; 3 – Канарские острова (Лас-Пальмас); 4 – остров Барбадос; 5 – Майами (Флорида); 6 – Нью-Йорк.

В следующем году 65-летний Пауль Мюллер скончался на своей яхте, находившейся в то время в Атлантическом океане. Ага с телом отца на борту долго блуждала в одиночестве по океану, пока ей не удалось добраться до берегов Либерии.

Морские историки единодушно называют первой женщиной, в одиночку победившей океан, Энн Дэвисон, 38-летнюю английскую журналистку. И она совершила этот подвиг, несмотря на пережитую трагедию, преподнесенную ей морем. Энн Дэвисон вместе с мужем направлялась на яхте «Доверие» в рейс через Атлантику. Но в Ла-Манше Энн Дэвисон лишилась и мужа и яхты.

Отважная морячка начала свое путешествие в одиночку через Атлантический океан в Плимуте 18 мая 1952 года на яхте «Фелисити Энн». Это был небольшой бермудский шлюп длиной 7,1 метра, шириной 2,1 метра, с осадкой 1,4 метра, оборудованный пятисильным двигателем.

Первый порт, который посетила Энн Дэвисон 25 мая, находился в бухте Дуарнене. Затем она побывала в Касабланке (25 июня) и Лас-Пальмасе, на Канарских островах (24 октября). Энн Дэвисон, всё ещё тяжело переживавшая своё несчастье, отказывалась давать интервью своим собратям журналистам и многочисленным почитателям, засыпавшим её вопросами. Избегая людей и сенсаций, 25 ноября путешественница снова вышла в море и направила «Фелисити Энн» на запад.

Энн Дэвисон планировала преодолеть океанскую трассу за тридцать пять дней. Но в связи с тем, что яхта никак не могла войти в зону пассатов, рейс значительно затянулся.

«Немало выпало страшных дней, но больше было великолепных...» — писала она позже в своей книге.

На шестидесятый день рейса, когда яхта шла с зарифленными парусами, а вокруг бушевал океан, Дэвисон заметила на горизонте тонкую линию. Это был не обман зрения, а настоящая земля — остров Барбадос!

Однако прошло ещё пять долгих дней, прежде чем 27 января 1953 года Энн Дэвисон ввела свою маленькую яхту в Принс-Руперт.

Дальнейшая трасса «Фелисити Энн» прошла через Флориду (Майами, 13 августа) к Нью-Йорку, где 25 ноября 1953 года мореплавательнице была оказана восторженная встреча.

За бортом по своей воле

38. Ален Бомбар — «Еретик»

Ален Бомбар отправился в одиночку через океан не для того, чтобы повидать далекие страны и не ради спортивной славы. Этот 28-летний французский врач изучал приспособляемость организма в непривычных для человека условиях. Свои исследования Бомбар предпринял в целях уменьшения смертельных случаев во время морских катастроф.

Бомбар в предисловии к своей книге писал, что ежегодно при кораблекрушениях в море погибает около 200 000 человек, причем четвертая часть из них не тонет вместе с кораблем, а умирает в спасательных шлюпках или на плотках. Девяносто процентов из них погибают в течение первых трех дней с момента катастрофы, когда ещё не может быть и речи о смерти от голода или жажды. По мнению Бомбара, смерть наступает чаще всего по причинам психологического, а не физиологического порядка. Люди умирают не от голода или жажды, а от страха. Он считал, что спасение потерпевшим кораблекрушение может принести вера в свои силы и в возможность продержаться на море даже в том случае, когда нет достаточного количества пищи или питьевой воды.

Где потерпевший крушение может раздобыть пищу, если её нет на спасательном плоту или в шлюпке, если её не доставит пролетающий самолет или спасательное судно, уведомленное о катастрофе?

Ответ Бомбара предельно прост — пищу надо взять у моря. Рыба и планктон содержат все элементы, необходимые для нормального функционирования организма. Морская вода не вызовет серьезных осложнений, если пить её небольшими дозами и, главное, до того, как наступит обезвоживание организма.

Для подтверждения справедливости своей концепции Бомбар решил провести несколько пробных рейсов на небольшом надувном спасательном плоту, надеясь, что это явится лучшим

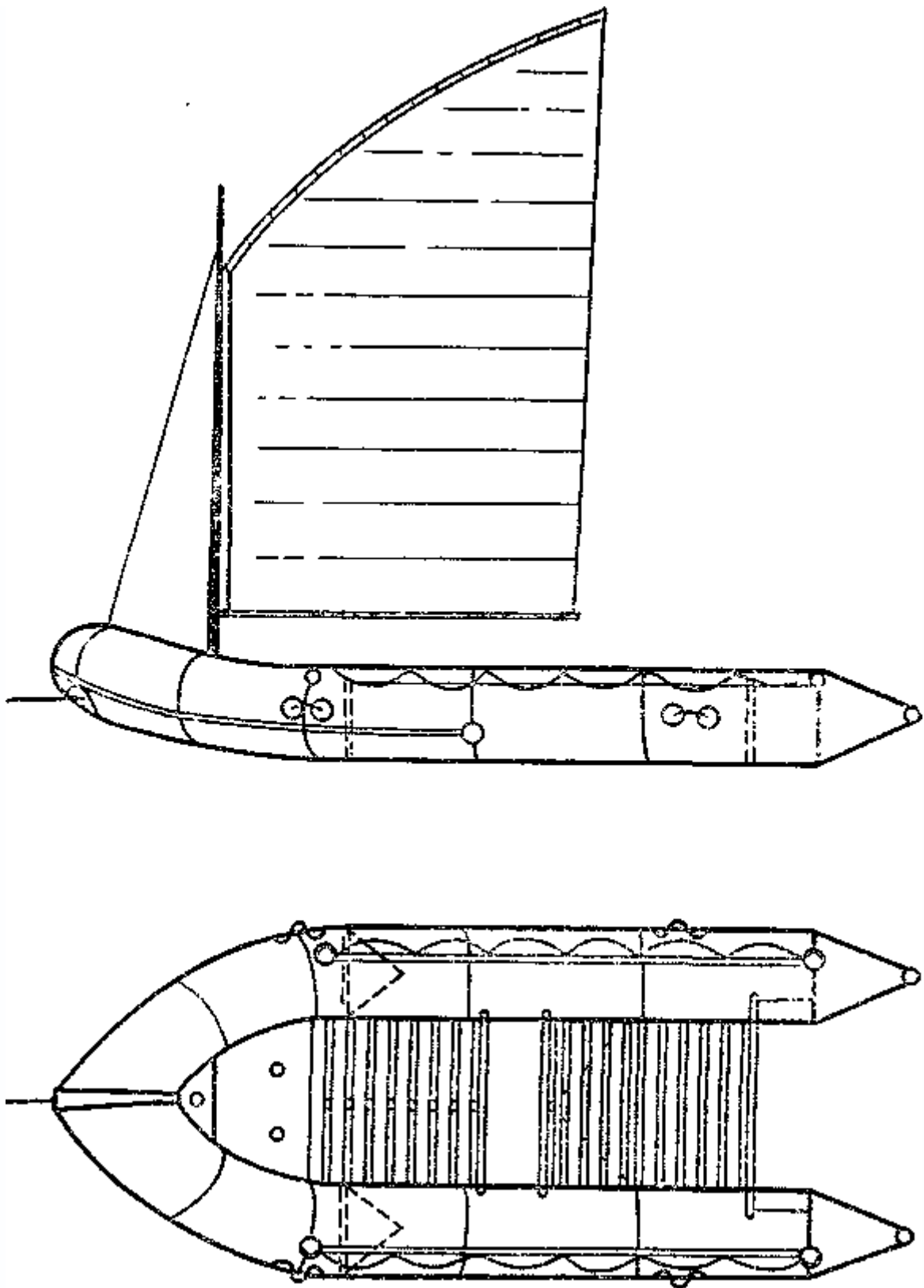
доказательством правильности его теории. Завершающим экспериментом, который повлиял бы на моряков сильнее любых научных доводов, должен стать океанский рейс без каких-либо запасов продовольствия по трассе колумбовских каравелл: Испания — Канарские острова — Антильские острова.

Как выяснилось позднее, несмотря на благожелательное отношение к Бомбару в лаборатории Океанографического музея в Монако, никто не принял всерьез исследований молодого врача.

После многих мытарств Бомбару удалось собрать снаряжение для первого опыта на Средиземном море. Надувная лодка «Еретик» имела форму подковы, её длина составляла 4,6 метра, а ширина — 1,9 метра; в лодке не было ни одной металлической детали, она состояла из четырех надувных резиновых секций, на плоском дне располагался легкий деревянный настил. Парус площадью около 3 квадратных метров, устанавливаемый на рее, и два выдвижных кия позволяли лодке маневрировать, идя галсами в бакштаг. К сожалению, не удалось снабдить «Еретик» надежной рацией.

25 мая 1952 года в Монте-Карло был назначен старт. На палубе маленького, раскачивающегося на волнах «Еретика» находились два человека, рискующих своей жизнью ради спасения других людей: французский врач Ален Бомбар и английский яхтсмен Герберт Пальмер. Лодка, которую эксперты не признавали пригодной даже для прибрежного плавания, вышла в море. Её провожали падкие на сенсацию репортеры.

Две недели, проведенные в водах Средиземного моря в условиях, когда в пищу шла только выловленная мореплавателями рыба, а жажда утолялась лишь морской водой и соком, выжимаемым из свежей рыбы, экспериментально подтвердили правильность основных положений теории Бомбара. «Еретик» в свою очередь зарекомендовал себя с лучшей стороны и благополучно преодолел путь от Монако к Балеарским островам. Ален Бомбар считал, что можно уже приступить к главному эксперименту непосредственно в Атлантическом океане. К сожалению, многие непредвиденные осложнения едва не привели к срыву всей программы. Но Бомбар с железной настойчивостью и последовательностью преодолел все препятствия.



Надувная резиновая лодка «Еретик», на которой Ален Бомбар, поставив себя в условия человека, потерпевшего кораблекрушение, проводил физиологические исследования.

Пальмер отказался участвовать в океанском эксперименте, и Бомбар решает отправиться в плавание в одиночку. Впрочем, как он пишет сам, другого выхода у него не было. Отказ от рейса квалифицировали бы как несостоятельность его теории.

На недостаточно хорошо оборудованной, хотя и новой надувной лодке (точно такой же, как и предыдущая) Бомбар выходит через Гибралтарский пролив в открытый океан, направляясь для начала в Касабланку. Используя северный ветер, лодка движется на юго-запад. 15 августа одинокий моряк, вернее потерпевший кораблекрушение, находящийся на крохотном плоту, начинает ощущать одиночество. Ему везет с рыбной ловлей, он проводит над собой физиологические наблюдения. Следуя вдоль берегов, путешественник идет намеченным курсом, изучает мореходную астрономию, сверяет свои вычисления с береговыми ориентирами. Все складывается удачно, и 20 августа «Еретик» причаливает в Касабланке.

24 сентября начинается следующий, более длинный переход — к Канарским островам. С каждым днем всё дальше от суши. Рыба ловится легко, и её можно наловить больше, чем требуется, но все сильнее страх перед грозной Атлантикой. Через шесть дней плавания северный штормовой ветер поднимает высокую волну. Бомбар выпускает плавучий якорь, и «Еретик» медленно дрейфует на юг. Моряк постепенно свыкается с непривычным рационом, океанская вода, по его мнению, не так солонa, как в Средиземном море, и неплохо утоляет жажду. Экипажам встречных судов не удается убедить добровольно потерпевшего кораблекрушение отказаться от рыбной диеты.

2 сентября, после десяти дней плавания, «Еретик» достигает острова Гран-Канария. Бомбар пишет, что это расстояние Жербо прошел за четырнадцать дней, Ле Тумелен — за двенадцать, а Энн Дэвисон — за двадцать девять дней. Это не означает, что «Еретик» был самым быстроходным, но доказывает, что при благоприятных ветрах он может идти достаточно быстро. Хорошая скорость лодки и то, что она даже при большой волне была весьма устойчива и её не заливало, имело большое психологическое значение: вернуло моряку веру в свои силы — страх перед океаном почти исчез. Успешное завершение первой части рейса заставило многих скептиков изменить своё мнение, и теперь они оказывали Бомбару поддержку и помощь.

После полуторамесячного пребывания в Лас-Пальмасе, прерванного, правда, полетом в Париж, чтобы увидеть только что появившуюся на свет дочь, Бомбар 19 октября снова вышел в океан, сопровождаемый флотилией яхт и моторных лодок.

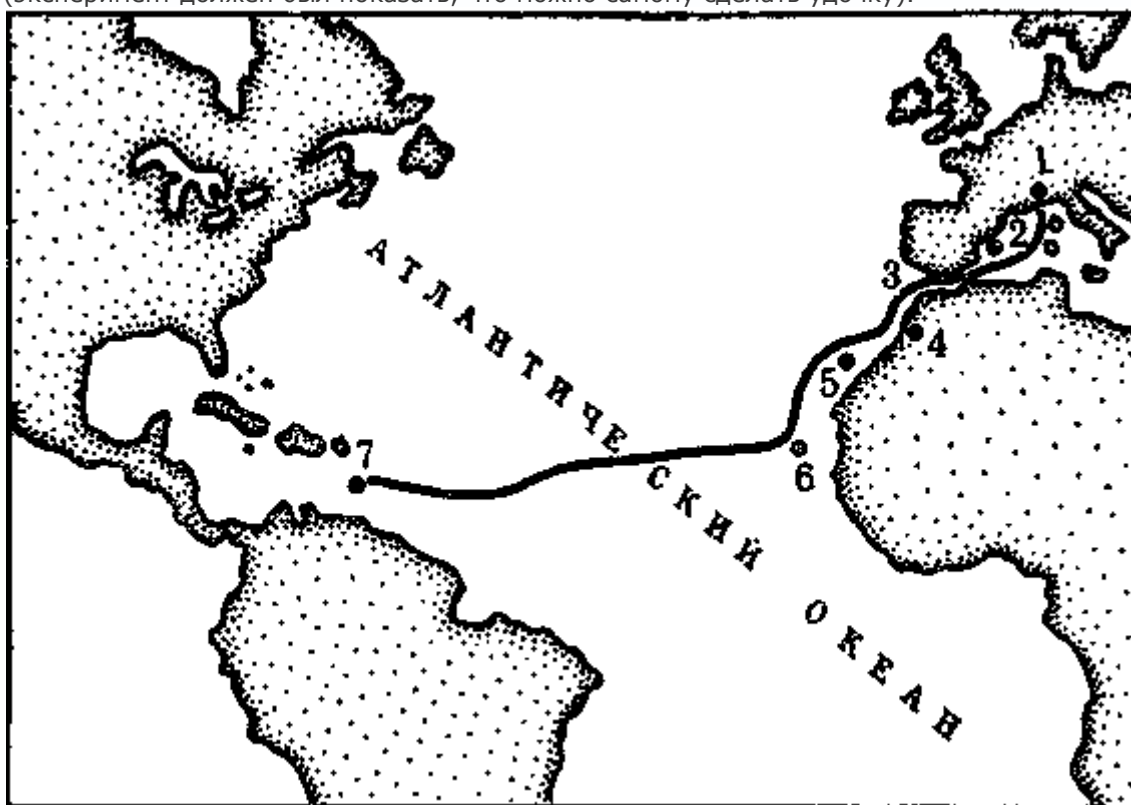
Наконец моряк опять один. Согласно первоначальному плану, он направляется к островам Зеленого Мыса. Первые два дня проходят при полном безветрии. «Еретик» сравнительно медленно дрейфует на юг в Канарском течении. Бомбару досаждают зной. Чтобы не допустить обезвоживания организма, он регулярно пьет морскую воду. Наконец приходит ветер, однако он быстро достигает силы урагана. Волны начинают заливать лодку, и Бомбар вынужден без устали вычерпывать воду.

«Каждая крупная волна, которая нас догоняла, с силой разбивалась о кормовую доску, и океан снова и снова обрушивался на лодку, сводя на нет все мои отчаянные усилия. Десять —

пятнадцать минут лихорадочной, напряженной работы — и всё зря! До сих пор не понимаю, как мне удалось, холодея от ужаса, продержаться таким образом два часа. Потому что мне пришлось вычерпывать воду целых два часа, прежде чем лодка вновь оказалась на плаву. Потерпевший кораблекрушение, всегда будь упрямей, чем море, и ты победишь!»

Опыт научил Бомбара, что если он хочет удержать «Еретик» на поверхности океана, то должен вовремя спустить парус и поставить лодку на плавучий якорь. Но у стихии есть много способов, чтобы испытывать отважных. На пятый день плавания Бомбар вынужден был заняться починкой порванного паруса. Пока он работал, новый парус был сорван с мачты и унесен ветром.

25 октября одинокий моряк с помощью самодельного гарпуна поймал первую после выхода из порта рыбу — корифену. Из рыбьей кости Бомбар сделал превосходный крючок для удочки (эксперимент должен был показать, что можно самому сделать удочку).



Трасса Алена Бомбара.

1 — Монако; 2 — Балеарские острова; 3 — Гибралтарский пролив; 4 — Касабланка; 5 — Канарские острова; 6 — острова Зеленого Мыса; 7 — остров Барбадос.

В Средиземном море и в Атлантике у берегов Африки мимо «Еретика» проходило много судов. Большинство из них вообще не обратило внимания на резиновую лодку. Трудно рассчитывать, что тебя заметят с проходящего корабля, если даже нет средств сигнализации. Таков был вывод Бомбара. Второе заключение относилось к одежде — если нет сухой, следует оставаться в мокрой, это уменьшит потерю тепла.

День рождения Бомбара совпал с началом второй недели плавания. Судьба послала моряку подарок — птицу, которая проглотила наживку на удочке. Мясо птицы моряк съел сырым.

28 октября произошло хотя и не грозное, но чреватое серьезными последствиями событие: сломался браслет ручных часов, и Бомбар прикрепил их булавкой к своему свитеру. К сожалению, часы были с автоматическим заводом, а поскольку Бомбар сидел в лодке почти без движения, они остановились, и моряк не мог определяться. Войдя в роль человека, потерпевшего кораблекрушение, Бомбар установил для себя твердый распорядок дня. Он вставал и ложился с солнцем. Утром он собирал попадавших в лодку летучих рыб, съедал их и занимался ловлей рыбы на удочку. Потом осматривал лодку, проверяя, не протерлась ли резина. Далее — получасовая гимнастика, чтобы поддержать силу мышц и гибкость движений, и сбор планктона, чтобы обеспечить себя витаминами. В полдень — определение координат, в 14 часов — измерение кровяного давления, температуры и т. п. и метеорологические наблюдения. Затем отдых — слушание музыки по радио и чтение. Перед заходом солнца — вечерний медосмотр, подведение итогов дня, записи в дневнике.

Вначале Бомбара удручала теснота, когда невозможно придать телу удобное положение в лодке, но постепенно он к этому привык.

29 октября Бомбар впервые, по его же словам, начинает осознавать в полной мере всю рискованность положения, в котором он оказался. Предоставленный на волю ветров и волн, он движется, вернее, дрейфует, потерянный, беспомощный, одинокий.

Проходят дни. На теле моряка появляется какое-то раздражение, но в целях соблюдения условий эксперимента он решает прибегнуть к лекарствам лишь в случае крайней необходимости.

Миновало одиннадцать дней. Бомбар весьма оптимистично полагает, что его рейс продлится ещё двадцать три дня (в действительности он продолжался пятьдесят четыре дня). Двое суток спустя, ошибочно считая, что лодка уже достигла 20° северной широты, мореплаватель берёт курс на запад. Этот курс он будет выдерживать почти до конца путешествия. По мере удаления от суши всё меньше встречается птиц и рыбы. И всё же достаточно двух часов в день, чтобы добыть необходимое количество пищи.

Однажды Бомбар оказался на краю гибели. Из-за его неосторожного движения за борт лодки упала надувная подушка. Моряк заметил это лишь тогда, когда подушка оказалась в нескольких сотнях метров позади. Спустив парус, Бомбар бросил плавучий якорь и поплыл за подушкой. Моряк хорошо плавал (в 1951 году он за двадцать один час переплыл Ла-Манш). Но когда Бомбар догнал подушку и повернул к лодке, то, к своему ужасу, заметил, что «Еретик» удаляется! Плавучий якорь, действовавший как парашют, не раскрылся, и ветер уносил лодку.

После отчаянной погони моряк догнал лодку и поклялся больше не покидать борт «Еретика» до конца путешествия.

3 ноября Бомбар увидел в отдалении корабль, с которого, однако, маленькую лодку не заметили. Радиоприемник всё слабее принимал европейские станции, а умеренный ветер наполнял парус «Еретика», что укрепляло веру в своевременное окончание рейса. Тем временем к лодке всё чаще подплывают акулы, чересчур нахальных Бомбар отгоняет ударами весла. Рыбы всё время снуют возле лодки, и ловить их нетрудно.

9 ноября ветер усиливается и скорость «Еретика» составляет не менее пяти узлов. Залатанный парус пока превосходно выдерживает напор ветра. Ночью волна заливаает лодку и чуть не переворачивает её. Хотя сок, выжатый из рыбы, давал Бомбару возможность воздержаться от употребления морской воды, но заменить обычную пресную воду он, конечно, не мог. 11 ноября выпал обильный дождь, с восторгом и облегчением встреченный моряком. Бомбар смыл въевшуюся в кожу соль, утолил жажду и собрал в резиновый мешок около 15 литров вкусной пресной воды. Это была первая порция пресной воды за последние двадцать дней. С этого момента до конца плавания на борту лодки всё время был запас пресной воды, пополняемый дождями.

Океан буквально не дает одинокому моряку перевести дух. В течение двенадцати часов возле лодки снуют меч-рыба, угрожая проткнуть тонкую резиновую оболочку. Новые ливневые дожди буквально затопляют лодку, но в то же время позволяют создать запас пресной воды на целый месяц.

Вздымающиеся океанские волны внушают страх, что лодка может опрокинуться. Бомбар никак не может уснуть. Усталость приводит к депрессии. Постоянные визиты меч-рыбы усиливают нервное напряжение. Даже появление птиц, вызывающее напрасные надежды на появление земли, нервирует моряка.

С середины ноября душевная депрессия углубляется. Заливаемый дождями и соленой водой, терзаемый волнами, с распухшим языком и телом, покрытым язвами, лишенный на длительное время солнца и не знающий хотя бы приблизительно своего местоположения, Бомбар всё больше тоскует о земле, ошибочно полагая, что окончание путешествия близко.

Моряк слабеет и худеет, усиливаются боли. Возможно, что от смерти Бомбара спасло незнание того, что он находится вблизи островов Зеленого Мыса и что перед ним еще почти 2000 миль пути по пустынному океану. Он уверен, что до Антильских островов всего около восьми дней пути.

Обвязавшись концом и ныряя, Бомбар осмотрел дно лодки, которое оказалось не в лучшем состоянии и обросло водорослями и ракушками. Особенно мореплавателю опасается за швы в перегородках надувных камер.

Проходят дни, трудные и мучительные, но мореплаватель ещё полон надежд. Всё вроде бы свидетельствует о том, что «Еретик» почти пересек океан, но в действительности он ещё посреди океана.

Вводит в заблуждение почерпнутая из книг информация по вопросам биологии, гидрологии и метеорологии. Близкий к отчаянию человек начинает жалеть, что решился на столь рискованный эксперимент. Одиночество становится невыносимым.

5 декабря. Изнуренный пятидесятидневным плаванием в исключительно тяжелых условиях и удрученный наступившим безветрием, Бомбар записывает слова отчаяния: «...если лодка привезет мой труп, пусть все-таки кто-нибудь надаёт от моего имени пощечин автору книги для потерпевших кораблекрушение.^[1] Она создана только для того, чтобы неудачник, имевший несчастье её приобрести, потерял последнюю надежду на спасение. Например, в этой книге написано: „Значительное присутствие фрегатов свидетельствует о том, что земля находится примерно в ста милях“. Ещё с неделю назад я их видел немало и с тех пор прошел миль триста».

Когда Бомбар писал эти слова, от суши его отделяла почти 1000 миль! Ветра не было, и все более докучало Солнце. Сколько же горькой иронии в следующей записи моряка: «Джек^[2] говорил: „Нас погубят ветры, бури, тайфуны!“ А я погибаю из-за полного штиля. Если бы я мог сейчас послать сигнал SOS!»

6 декабря Бомбар записал: «То, что я погиб, вовсе не лишает надежды всех потерпевших кораблекрушение. Моя теория верна и подтверждается пятидесятидневным опытом: на большее человеческих сил не хватает...»

Каждый день потерпевший кораблекрушение по своей воле наблюдает за птицами. Руководствуясь этим признаком, он должен достичь земли по истечении двух недель. В отчаянии он отмечает: «Чтобы проплыть 550 миль до Канарских островов, мне потребовалось одиннадцать дней. Теперь мне нужно преодолеть расстояние в пять раз большее. Значит, надо положить пятьдесят пять дней. В таком случае я должен буду причалить в субботу».

10 декабря. Пятьдесят два дня в океане. Один, без пищи — в крохотной резиновой надувной лодке. Около 10 часов утра Бомбар, не веря своим глазам, увидел корабль. С помощью гелиографа, подобно тому, как это делают дети, пуская зеркалом «солнечный зайчик», Бомбар привлек к себе внимание экипажа корабля, и через несколько минут судно, изменив курс, приблизилось к лодке.

Первым делом Бомбар спросил о координатах, «49°50′ западной долготы», — прозвучал ответ. У моряка даже ноги подкосились — разница по сравнению с его расчетами составляла ровно 10°, иначе говоря 600 миль.

Первым порывом было намерение отказаться от продолжения эксперимента, тем более что капитан корабля предложил забрать его вместе с лодкой. Но приходят мысли: прекращение

рейса снизит ценность результатов. И Бомбар принимает трудное, героическое решение плыть дальше.

После душа и очень скромного завтрака (потом до конца его жизни оппоненты будут укорять его этим завтраком, как будто один завтрак на шестьдесят пять дней рейса мог иметь какое-то значение!) Бомбар покинул корабль и спустился в свою лодку.

Он рассчитывал, что его рейс продлится ещё дней двадцать. Воспрянув духом, зная свои координаты, поставив точное время, получив новые батареи для радиоприемника, моряк поплыл дальше. Съеденный завтрак, хотя и не вызвал неприятных последствий, но вернул ощущение острого голода. Каждый раз, съедая кусок сырой рыбы, он вспоминал стол на корабле, уставленный всевозможными яствами.

Медленно, миля за милей «Еретик» приближался к Антильским островам. Плавание проходило нормально, но моряк постоянно опасался, что его лодка опрокинется на крутой волне.

Двенадцать дней спустя после встречи с кораблем Бомбар зажег бенгальский огонь и ему удалось задержать другое судно. Он просит уведомить Барбадос и Мартинику о приближении лодки. Координаты, определенные Бомбаром, на этот раз оказались правильными.

С наступлением ночи моряк заметил отраженный от облаков свет маяка. Земля близко. На заре Бомбар с радостью увидел, что до суши осталось всего несколько миль. Продвигаясь вдоль острова Барбадос, он выбирает подходящее место для причаливания. Вскоре к «Еретику» подплывают рыбацьи лодки. Когда надувная лодка Бомбара подошла к берегу, сбежавшиеся островитяне вытащили её на песчаный пляж. После шестидесяти пяти дней плавания в Атлантическом океане 22 декабря 1955 года рейс был закончен. Бомбар сошел на землю, которая, казалось, качалась под ногами.

Комиссия из полицейского и местной учительницы засвидетельствовала, что находящийся на борту «Еретики» запас продовольствия не тронут. Сколь сильной должна быть воля, чтобы не притронуться к нему! Теперь Бомбара ожидала не менее трудная задача: совладать с голодом, чтобы не нанести вреда истощенному организму обильной пищей.

Наступили дни отдыха. Но Бомбару не терпится вернуться на родину. Вскоре самолет доставил его во Францию, где его встретили так, как он того заслужил.

За шестьдесят пять дней океанского рейса Бомбар потерял в весе 25 килограммов, и у него развилась сильная анемия, но он всё же выдержал испытание и доказал справедливость своих научных положений. Правда, в результате исследований, проведенных в последующие годы, рекомендация Бомбара для потерпевших кораблекрушение пить морскую воду отклонена, но остальные положения и рекомендации Бомбара не потеряли своего значения и способствуют спасению многих человеческих жизней.

Бог троицу любит

39. Жан Го — «Атом»

Подобно многим морякам, Жан Го, американец французского происхождения, был человеком беспокойным и не мог долго жить на одном месте. Работал механиком, радиотехником, землемером, был солдатом Иностранного легиона. Он хорошо также изучил кулинарное искусство. Эмигрировав в 20-е годы в США, он стал работать шеф-поваром: это давало ему высокие и надежные заработки. Вскоре он стал владельцем великолепной 12-метровой шхуны «Онда II» («Волна II»).

15 июня 1936 года Го в одиночку отправляется на своей шхуне из Нью-Йорка в Европу. 9 августа он прибывает на Азорские острова. Через несколько дней, полный оптимизма, он отправляется к находящимся в 1000 милях берегам родной Франции. Течения и ветры отнесли шхуну к испанским берегам. Спустя месяц «Онда II» разбивается о скалы вблизи Кадикса.

Го тяжело пережил потерю яхты. Однако после нескольких лет напряженной работы он покупает новое судно, кэч «Атом». Яхта имеет длину 9 метров, ширину 3 метра, осадку 1,4 метра и двадцатисильный двигатель.

28 мая 1947 года Го отплывает из Нью-Йорка, чтобы знакомой ему дорогой через Азорские острова достичь Франции. В 1949 году Го отправляется в обратный путь через Мадейру в Нью-Йорк, куда прибывает через пятьдесят пять дней.

Дважды успешно переплыв Атлантику, моряк решает предпринять кругосветное путешествие. После тщательной подготовки в 1953 году Го выходит из Нью-Йорка, чтобы через Бермуды и Пуэрто-Рико пройти до Панамского канала, открывающего «Атому» путь в Тихий океан. Через самый большой океан яхта плывет к Торресову проливу, а затем, пройдя его, к острову Рождества. Восемьдесят семь дней потребовалось Го, чтобы пересечь Индийский океан и достичь Дурбана. Обогнув мыс Доброй Надежды, Го направляется к острову Вознесения и летом 1957 года прибывает в Гибралтар. От побережья Европы яхта знакомым путем с попутными пассатами движется к Америке.

21 сентября яхту настигает ураган «Кэрри». Моряк так записал об этом событии в своём дневнике: «Перед тем как налетел ураган, я спустил все паруса, закрепил руль и спустил за борт плавучий якорь, чтобы волны не перекатывались по палубе. Затем я сошел в каюту и лег спать, а потом ел, читал и рисовал...»

Ураган «Кэрри» был милостив к одинокому мореплавателю, но он затопил учебный парусник «Памир» вместе с экипажем из 86 человек.

Двумя неделями позже, 3 октября 1957 года, «Атом», ведомый твердой рукой Го, причалил в Нью-Йорке, закончив длившееся четыре года и четыре месяца плавание вокруг земного шара.

Через океан с кошкой и попугаем на борту

40. Уильям Уиллис — «Семь сестричек»

Уильям Уиллис родился в 1893 году. Он с детства сроднился с морем. Уже в пятнадцать лет он участвовал в океанском плавании на паруснике «Генриетта». Много лет провел в море и испытал немало приключений. Не раз Уиллис на парусных кораблях огибал мыс Горн. Без тени страха встречал он штормы и ураганы.

Трудно перечислить все профессии, которыми владел этот удивительный человек и великолепный моряк. Он был охотником на Аляске, лесорубом, фельдшером, старателем, докером, дорожным мастером и даже автором нескольких сборников стихов.

Уиллис был восхищен рейсом «Кон-Тики». Не исключено, что именно у Уиллиса родилась мысль переплыть океан на плоту, хотя Тур Хейердал и опередил его. Сам он не упоминал об этом никогда...

В 1954 году Уиллис принял твердое решение осуществить океанский рейс на плоту. Не только ради приключений, а главным образом в практических целях совершил он это плавание. Уиллис считал, что его рейс, так же как и путешествие Алена Бомбара на «Еретике», позволит провести ценные наблюдения, которые могут быть использованы при разработке инструкции для потерпевших кораблекрушение. Своё огромное, 10 000-мильное путешествие Уиллис хотел провести в одиночку. Хотя в то время ему исполнилось шестьдесят лет, он не поддавался уговорам друзей, напоминавших, что экипаж «Кон-Тики» состоял из шести молодых и сильных людей, которые с трудом управляли плотом.

С невероятной для его возраста энергией Уиллис приступил к организации необычной экспедиции. В январе 1954 года он вылетел в Южную Америку, чтобы в заливе Гуаякиль (Эквадор) начать постройку плота.

Семь огромных, очищенных от коры стволов бальсового дерева диаметром в три четверти метра были уложены параллельно в ряд и связаны попарно четырехсантиметровой толщины манильским канатом. На эту основу для укрепления конструкции поперек были уложены три мангровых ствола, покрытых в свою очередь бальсовыми стволами диаметром около пятидесяти сантиметров. Вся конструкция была крепко связана двухсантиметровым манильским канатом и покрыта палубой, сколоченной из расщепленных пополам бамбуковых стволов. По краям плота как надбортные брусья легли четыре бальсовых ствола.

Был май, когда неутомимый Уиллис приступил к оборудованию плота. Зная, что установка на рее одного паруса, такого же, как был на «Кон-Тики», не обеспечит плоту маневренности, он решил поставить на корме вторую мачту с бермудским парусом. Основная мачта достигала высоты десяти метров и напоминала раздвинутый циркуль из двух мангровых стволов, упирающихся нижними концами в борта, а верхние концы соединялись, что позволяло крепить рею главного паруса. Одиночная мачта на корме имела высоту шесть метров. Площадь всех

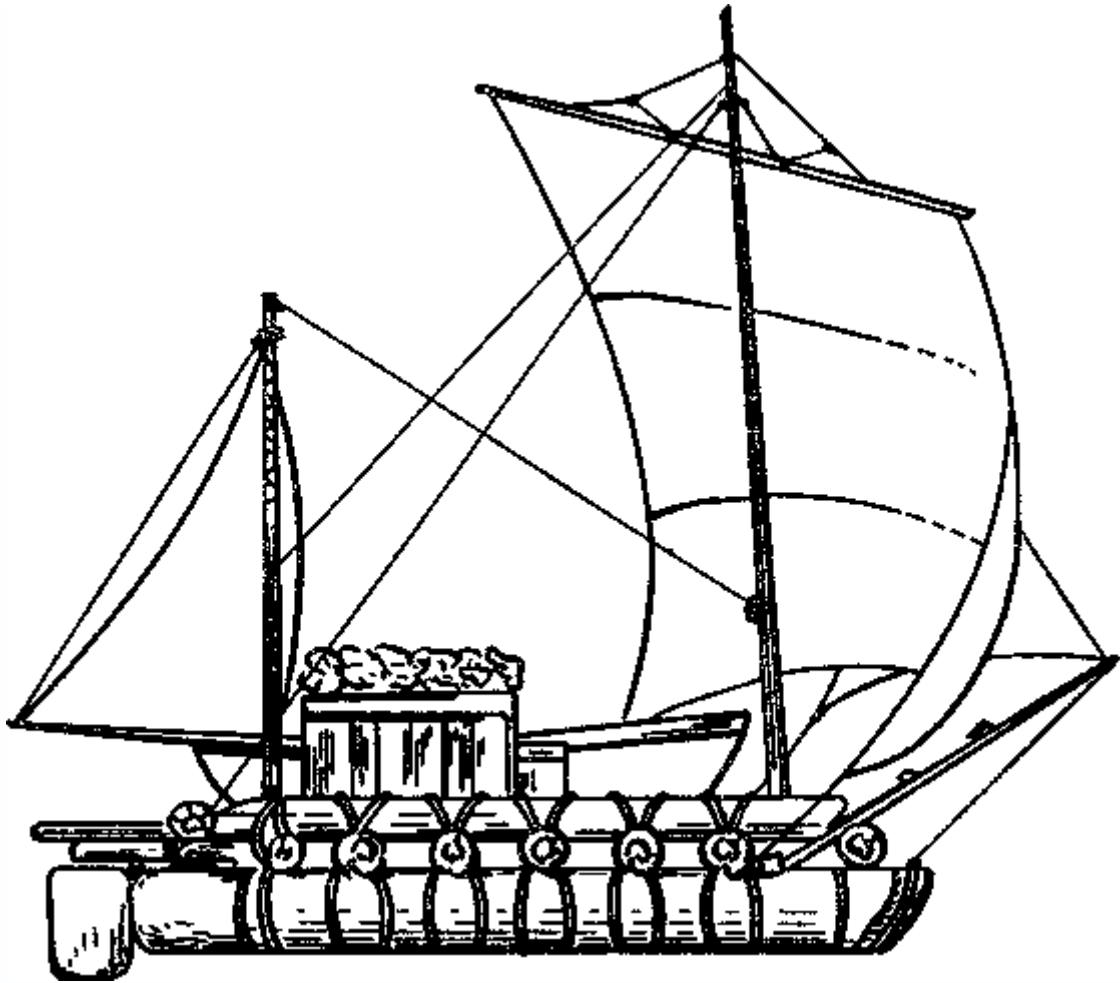
парусов, включая кливер, устанавливаемый на двойном четырехметровом бушприте, составляла 30 квадратных метров.

На палубе была сооружена небольшая каюта площадью около 5 квадратных метров, в которой должен был разместиться моряк и где хранилось снаряжение и продовольствие.

На плоту имелись: спасательная лодка (индейский челн), запасные паруса и снасти, две керосинки, комплект удочек. Навигационное оборудование составляли: два компаса, секстан, таблицы, хронометр, двое карманных часов, бинокль, коротковолновая рация и радиоприемник.

Насколько снаряжение и навигационные приборы не вызывают сомнений, настолько спорным или даже странным выглядит подбор запасов продовольствия. Уиллис, как приверженец системы йогов, не ел мяса и в рейс не взял ни кусочка. Зато он щедро запасся консервированными овощами и сгущенным молоком, различными фруктовыми соками, молочным порошком, ячменной мукой и нерафинированным тростниковым сахаром. Пятьсот литров пресной воды он разместил под палубой в металлических бидонах, которые для защиты от коррозии были покрыты толстым слоем краски.

Свой плот Уиллис назвал «Семь сестричек». Плот был испытан в пробном рейсе, в котором принимала участие и жена Уиллиса. Рейс подтвердил хорошие мореходные свойства плота. Однако Уиллис пришел к неожиданному решению... сократить рейс, избрав конечным пунктом не Австралию, а острова Самоа. Это компромиссное решение было продиктовано настойчивыми просьбами жены Уиллиса.



Семь бальсовых стволов, покрытых бамбуковой палубой, были основой плота «Семь сестричек», на котором капитан Уиллис в одиночку отправился в океан.

Непосредственно перед стартом на плот были взяты в качестве «полноправных членов экипажа» кошка Микки и попугай Икки.

22 июня 1954 года почти все жители Лимы и Кальяо прибыли в порт, чтобы посмотреть на 10-метровый плот, на котором уже далеко не молодой моряк намеревался переплыть чуть ли не весь Тихий океан.

Наступил вечер, и плот, который вели на буксире, всё дальше удалялся на северо-запад. На рассвете следующего дня Уиллис отдал буксирный конец и вскоре остался в океане один, в 60 милях к востоку от Кальяо.

Уиллис ставит паруса, выбирает шкоты, и «Семь сестричек» движутся навстречу приключениям. Впереди 6000 миль пути. За какое время он преодолеет это расстояние? Как перенесет мореплаватель долгие недели одиночества? Что случится, если он заболеет, ослабеет или окажется за бортом?

Пока что плот, как и предусмотрено, движется на северо-запад. Выдержит ли он штормы? Правда, у Уиллиса на всякий случай есть спасательная лодка с запасом продовольствия и как

будто бы надежная рация. Но у моряка нет ни уверенности, ни гарантии, что он вынесет тяжелое испытание одиночества...

Первые дни проходят в неустанном труде по ремонту и улучшению оснащения. Уиллис старается овладеть искусством управления плотом. Ибо даже такой опытный моряк, как Уиллис, огибавший на паруснике грозный мыс Горн, с трудом справляется с тяжелым и не очень-то маневренным плотом. Первые определения местоположения показывают, что в этом районе сильное Перуанское течение уносит «Семь сестричек» на север. В последний день июня плот, пройдя 400 миль, находится приблизительно на $8^{\circ}7'$ южной широты и $82^{\circ}30'$ западной долготы.

Погода с самого начала была скверной. Высокие зеленые волны неустанно швыряли плот из стороны в сторону, но ему всё же удавалось взбираться на их гребни. Вокруг пустота — ни корабля, ни хотя бы рыбацкого бота.

Тем временем плот «Семь сестричек» всё ближе подходит к островам Галапагос. Уиллис настойчиво пытается направить его на запад, но мощное течение относит плот к этим островам. Ещё десять дней, самое большее две недели, и плот, к полному удовольствию всех критиков, будет выброшен и разбит о скалистые берега.

В течение нескольких наиболее тяжелых для него дней Уиллис почти не спит и не ест. Он прилагает все силы, производит множество улучшений в такелаже. Наконец ему удается вырваться из устремленного на север Перуанского течения...

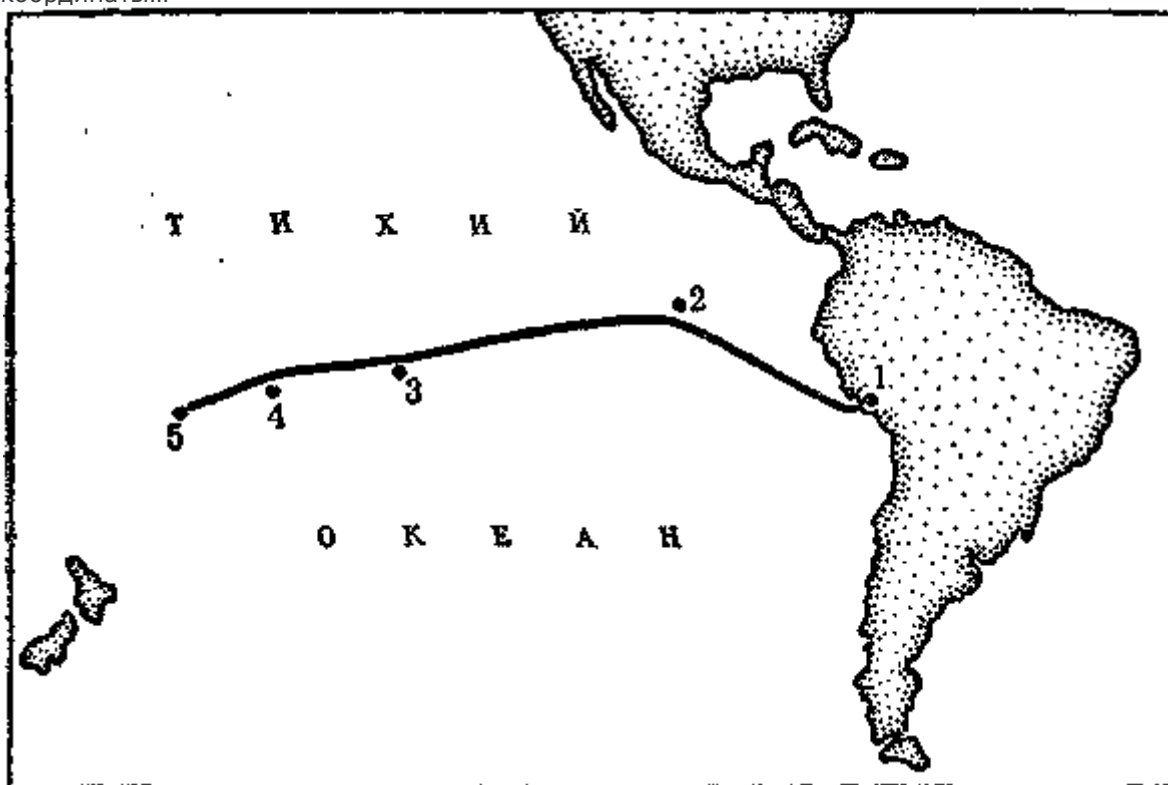
...Случилось это 12 июля. В тот день Уиллис спустил с плота леску с крюком, на котором в качестве наживки была насажена летучая рыба. Внезапный рывок — и леска выскальзывает из рук, однако Уиллис успел схватить её и медленно, метр за метром стал вытаскивать на палубу. По силе натяжения лески моряк понял, что на крюк попала акула. Неожиданно Уиллис поскользнулся на мокрой палубе, потерял равновесие и упал в воду. Единственным, что осталось у него в памяти, была ужасная пасть плившей последние дни за плотом огромной акулы, которую моряк назвал «Длинным Томом». К счастью, леска была закреплена за бальсовый ствол и Уиллис чудом спасся от верной смерти, подтянувшись с помощью лески к плоту...

Через три недели после старта, 15 июля, наступил важный момент в путешествии. В этот день плот на втором градусе южной широты попал в струи Южного пассатного течения. В порывах пассата плот «Семь сестричек» плыл на запад, к Самоа.

Острова Галапагос остались за кормой, и от Калья Уиллиса отделяли уже 1200 миль. Всё складывалось благоприятно; Уиллис свыкся с трудными условиями плавания и одиночеством. Единственным связующим звеном с цивилизацией был безотказно работавший радиоприемник. Но моряк был совершенно не уверен в нормальной работе радиопередатчика. Согласно договоренности, Уиллис ежедневно, нередко дважды, в 11.00 и 18.00, передавал информацию о

своих координатах и о положении плота. Передачи были адресованы радиостанции военно-морского флота США. Увы, подтверждения о приеме своих передач Уиллис не получал.

Однажды Уиллис почувствовал сильную боль в области желудка, боль, которая в течение пяти часов, не ослабевая, терзала его. Не помогли никакие лекарства. Последним усилием моряк дотянулся до радиации и послал в эфир отчаянный призыв: «Всем! Всем! — SOS! SOS! SOS!...мои координаты...»



Трасса капитана Уиллиса.

1 — Кальяо (Перу); 2 — острова Галапагос; 3 — Маркизские острова; 4 — остров Флинт; 5 — Паго-Паго (острова Восточные Самоа).

Однако никто не поспешил на помощь, и Уиллис несколько дней пролежал почти без сознания в ожидании смерти или спасения.

Когда моряк почувствовал себя лучше, он снова включил передатчик, желая отменить призыв о помощи: «Семь сестричек» всем, всем! В помощи не нуждаюсь. Всё в порядке..." Но этого сообщения, как и призыва о помощи и всех предыдущих и последующих передач, никто не слышал.

6 августа Уиллис сделал тревожное открытие. Установленные между бальсовыми стволами бидоны с пресной водой были совершенно пусты. Очевидно, несмотря на предохранительную окраску, соленая вода разъела жель. В отчаянии моряк вытаскивал один бидон за другим: пустой, пустой, пустой... Остались жалкие 15 литров. При жестокой экономии этого могло хватить на месяц дрейфа. Положение не было совсем уж трагичным. Уиллис мог рассчитывать на дождевую воду, сок из рыбы и в крайнем случае на сокращение рейса до 4500 миль и высадку

по примеру "Кон-Тики" на каком-нибудь из островов Туамоту или лежащих ещё ближе к маршруту Уиллиса Маркизских островах.

В первых числах сентября Уиллис испытал трехдневный шторм. Плот не пострадал, но моряк сильно устал и был голоден. Керосинки не действовали уже давно, да и не осталось горючего. Поэтому Уиллис каждые два часа съедал по несколько ложек ячменной муки, сахара и пил смесь пресной и морской воды.

5 сентября, на семьдесят четвертый день рейса, океан успокоился и Уиллис определил свое местонахождение. Он был счастлив — плот "Семь сестричек" пересек 140-й меридиан, на котором в группе островов Туамоту лежит атолл Раоиа. С этого момента трасса Уиллиса стала длиннее маршрута "Кон-Тики". Моряк имел все основания быть довольным. Ведь он в одиночку прошел путь, преодоление которого доставило немало забот экипажу из шести человек, к тому же затратил на этот путь на двадцать восемь дней меньше.

Нехватка пресной воды становилась всё ощутимее. Несмотря на достигнутые мореходные успехи, Уиллис понимал, что экспедиция "Семи сестричек" давно перестала быть романтическим путешествием и превратилась в драматический дрейф. Что покажется раньше: желанные острова Самоа или пустое дно банки с пресной водой?

Моряк невольно чувствовал себя потерпевшим кораблекрушение, затерянным в безбрежном океане. Уиллис пьет морскую воду и ловит каждый порыв пассата, приближающий его к суше. Временами он вынужден рисковать, не беря рифы у парусов при сильном ветре, хотя это может привести к потере мачт, что означало бы катастрофу. "Длинный Том", словно понимая драматичность положения, упорно следует за его плотом.

8 сентября во время ремонта поврежденного такелажа Уиллис потерял равновесие и сорвался с пятиметровой высоты вниз на палубу. И снова необычайная стойкость этого шестидесятилетнего человека позволяет ему оправиться после падения. До Самоа остается всего 1700 миль.

18 сентября плот "Семь сестричек" под полными парусами проходит рядом с маленьким островком Флинт. Бурная погода не позволила Уиллису причалить к острову и пополнить запасы пресной воды. До Самоа остается 1000 миль.

Моряк решил причалить к острову Тау, восточному форпосту архипелага Самоа. От острова его отделяет едва 100 миль. Уиллис непрерывно вызывает остров по радио, просит оказать ему помощь при высадке. Однако не получает ответа, и на горизонте — ни единого судна.

12 октября плот уже в 20 милях от острова. Потрепанный плот, скрипя и дрожа на каждой волне, с развевающимися на мачте флагами США, Эквадора, Перу и Великобритании, движется на запад. Уиллис вызывает по радио остров Тау до тех пор, пока остров не остается за кормой плота, уносимого течением.

13 октября. Поскольку Уиллис не встретил ни одного корабля или хотя бы яхты, которые могли бы отбуксировать его к берегу, он отказался от мысли высадиться на Тау и стал вызывать следующий остров — Тутуилу. Тоже безрезультатно. Моряк опасается, что если не удастся, маневрируя между рифами, доплыть до острова, то ему придется продолжать плавание дальше на запад мимо Самоа, которое при нехватке продовольствия и пресной воды может закончиться трагически. Поэтому он решает доплыть до Тутуилы или до какого-нибудь другого острова из группы островов Самоа в своей спасательной лодке. После более чем четырехмесячного плавания бальсовые стволы пропитались водой, плот заметно осел и его маневренность ослабла.

14 октября Уиллис передает по радио последнее сообщение и начинает переносить в лодку наиболее ценные предметы. И в этот момент совершенно неожиданно моряк заметил приближающееся к нему патрульное судно, На палубе судна люди, Люди! После ста пятнадцати дней одиночества! Напряжение, мобилизовавшее силы Уиллиса во время плавания, спало, и им овладела усталость. Он должен был ухватиться за мачту, чтобы сохранить равновесие. Патрульное судно было уже близко. "Как вы себя чувствуете?" — доносится с палубы судна. "Великолепно", — отвечает шатающийся от усталости Уиллис.

По опущенному на плот трапу начали сходить люди. Моряка обнимали, пожимали руку. Здесь же выяснилось, что ни одно из его радиосообщений не было принято. Уиллиса и его плот считали пропавшими.

На следующий день плот был отбуксирован в Паго-Паго, где моряку была оказана восторженная встреча. Под овации, неся кошку Микки на руках, он сошел на берег, после ста пятнадцати долгих и тяжелых дней, за которые его плот прошел 6700 миль.

Пресса назвала плавание плота "Семь сестричек" самым великолепным путешествием в одиночку со времен Линдберга.^[3] Жители острова увенчали Уиллиса цветами и назвали его Капитаном Великих морей. Плот был помещен в специальный павильон, где он стоит и по сей день.

Четвертая экспедиция Вито Дюма

41. Вито Дюма — "Сирио"

Вито Дюма трижды поражал мир дальними одиночными рейсами: в 1932 году через Северную и Южную Атлантику по маршруту Аркашон — Буэнос-Айрес, в 1942–1943 годах вокруг земного шара из Буэнос-Айреса через "ревушие сороковые", в 1945 — 1947 годах — круг по водам Северной Атлантики, начатый и замкнутый в Буэнос-Айресе.

Этот исключительно знающий, опытный, осторожный и вместе с тем бесстрашный моряк в четвертый раз решается на тяжелое и рискованное плавание в одиночку. Но на этот раз не на своём прославленном ветеране "Лег II", который, пройдя свыше 40 000 миль, нашел заслуженный отдых в морском музее Буэнос-Айреса, а на яхте "Сирио".

Дюма уже 55 лет, но у него отличное здоровье, которое, по его же словам, он сохранил благодаря труду и увлечению спортом.

23 апреля 1955 года "Сирио" вышел из Буэнос-Айреса и направился на северо-восток. Яхта плыла вдоль берегов Южной Америки до мыса Сан-Роки. Затем Дюма направил её на северо-запад. Через сто пять дней одиночного плавания, преодолев 6400 миль, он достиг Бермудских островов. После месячного отдыха мореплаватель двинулся к Нью-Йорку, куда прибыл 23 сентября.

В общей сложности Дюма прошел на "Сирио" 7100 миль за сто семнадцать дней, ещё раз показав свое мастерство, волю и великолепную физическую подготовку.

Вито Дюма совершил настоящий подвиг: в четырех рейсах проплыл в тяжелых условиях в одиночку 51000 миль, проведя на морях и океанах в общей сложности шестьсот девяносто девять дней!

В июле 1957 года Общество Слокама присудило Дюма, первому из яхтсменов-одиночек, премию имени Слокама в знак уважения к этому скромному человеку, которому моряки всего мира присвоили, к сожалению неофициально, звание величайшего мореплывателя-одиночки.

На самой маленькой яхте вокруг земного шара

42. Джон Газуэлл – "Трекка"

Одиночный кругосветный рейс англичанина Джона Газуэлла заслуживает особого внимания.

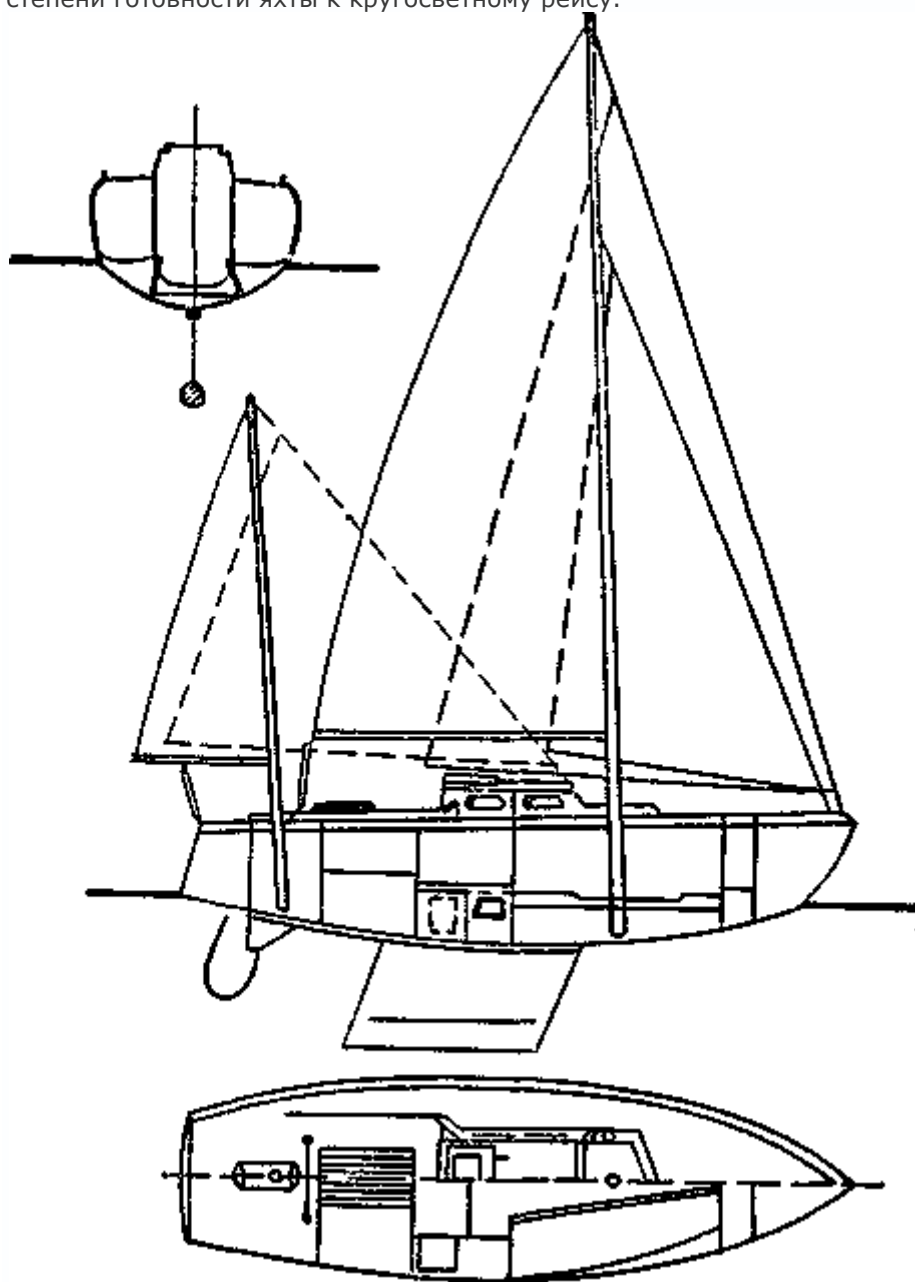
Самые первые одиночные трансокеанские рейсы совершались на маленьких рыбацких судах. В начале 20-х годов преобладала тенденция постройки дорогостоящих яхт больших размеров. После второй мировой войны, когда наступила пора расцвета парусного спорта, прогресс в области используемых материалов и современный конструкторский уровень позволили строить небольшие яхты с хорошими мореходными качествами, способные обеспечить безопасность плавания в открытом море.

Такой яхтой был иол "Трекка", на котором Газуэлл совершил в 1955–1959 годах кругосветное путешествие. Построенная Газуэллом яхта имела 6,3 метра длины, 2 метра ширины и осадку 1,5 метра. Это был парусник, способный совершать далекие рейсы и обеспечить полную безопасность. "Трекка" имела объемистый корпус с высокими крутыми бортами и грушевидной формы фальшкиль весом 300 килограммов. Парусное вооружение обеспечивало большую маневренность и позволяло вести яхту без непрестанной вахты на руле.

Строителю и владельцу "Трекки" к началу рейса было всего 25 лет, но это уже был опытный моряк. Первый далёкий рейс он "совершил" в трехлетнем возрасте.

10 сентября 1955 года Газуэлл отчалил от побережья западной Канады, где была построена яхта. Затем "Трекка" из Виктории на острове Ванкувер вышла в Тихий океан и направилась в

Сан-Франциско. Этот первый 1000-мильный этап рассматривался как пробный для определения степени готовности яхты к кругосветному рейсу.



"Трекка" — судно Газуэлла, самая маленькая яхта, совершившая кругосветное плавание.

Несмотря на штормы, "Трекка" отлично выдержала экзамен. Поэтому Газуэлл двинулся дальше, к Гавайским островам. Яхта шла с закрепленным рулем, а когда погода ухудшалась, дрейфовала на плавучем якорю. Достигнув через двадцать девять дней Гонолулу, Газуэлл направился на юго-запад, к островам Тонга и к Новой Зеландии. После перерыва в рейсе (во время которого моряк принимал участие в неудачной попытке обогнуть мыс Горн на яхте "Цу Хан") "Трекка" продолжала плавание через Торресов пролив, минуя Австралию. От Кокосовых островов Газуэлл пересек Индийский океан, пройдя 2000 миль до острова Родригес за восемнадцать дней, и великолепным броском (со скоростью 155 миль в сутки) приблизился к берегам Африки. После остановки в Дурбане "Трекка" огибает мыс Доброй Надежды и через

Южную Атлантику направляется к острову Барбадос. Достигнув Малых Антильских островов, Газуэлл прошел через Панамский канал и направился на северо-запад, к Гавайским островам. На этом более чем 5000-мильном отрезке мореплаватель добился наибольшей скорости суточных переходов — 175 миль, что при малых размерах яхты было результатом удивительным.

22 июля 1959 года "Трекка" достигла Гавайских островов, затратив на плавание после выхода из Бальбоа шестьдесят два дня. Кругосветное кольцо было замкнуто.

Маленькая "Трекка" оказалась отличной яхтой, хорошо выдерживавшей курс и сохранявшей возможность идти с закрепленным рулем независимо от силы ветра.

В знак большого достижения в 1960 году Газуэллу была вручена медаль "Голубая вода".

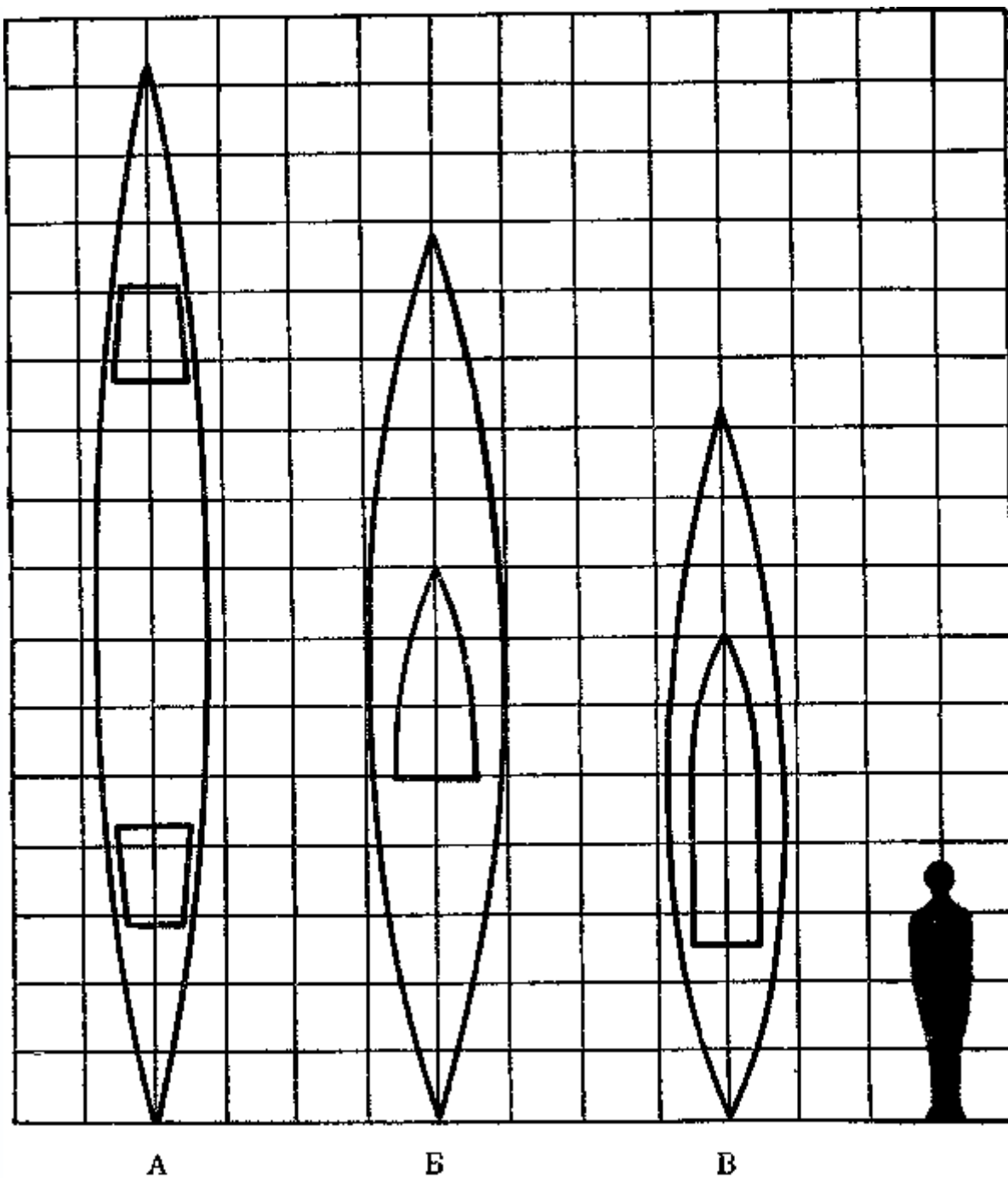
На челне через Атлантику

43. Ханнес Линдеман — "Либерия II"

Ханнес Линдеман — преуспевающий врач, имевший, подобно Бомбару, обширную практику, отправился в океан не ради спортивных рекордов или поисков приключений. Основной целью нескольких его рискованных экспедиций было всестороннее исследование реакций человеческого организма, попавшего в исключительно тяжелые условия, оценка шансов на спасение потерпевшего кораблекрушение и оказавшегося в "маленькой ореховой скорлупке" один на один с океаном.

Что необходимо для того, чтобы остаться в живых? Каковы последствия утоления жажды морской водой? Можно ли питаться планктоном? Вот круг вопросов, которыми интересовался Линдеман во время бесконечных тропических дождей в Либерии, где он жил и работал. И Линдеман, чтобы найти ответы на волнующие его вопросы, решает предпринять опасный рейс. Дожди барабанили по железной крыше, а Линдеман читал и читал книги по мореходству. Тщательно и упорно готовился он к необычному рейсу. Даже ближайшие друзья Линдемана не были посвящены в его планы. Никто не субсидировал его начинания.

Будущий моряк решил отправиться в океан на примитивной лодке — пироге из целого древесного ствола. В Либерии не нашлось специалиста выдолбить пирогу. Поэтому Линдеман принялся за постройку сам. Когда пирога была почти готова, строитель заметил, что в древесине завелись жучки. Химические средства оказались бессильны. Помогавший Линдеману либериец предложил окурить челн. В результате "Либерия", как назвали лодку, сгорела.



Пирога и байдарки одиночных рейсов.

Сопоставление размеров: А — "Либерия II"; Б — "Немецкий спорт" Ромера; В — "Либерия III".

Новая пирога — "Либерия II" — имела 7,8 метра в длину, 0,76 метра в ширину, а свинцовый фальшкиль обеспечивал ей значительную остойчивость. На мачте имелся небольшой парус (около 5 квадратных метров), а на штаге можно было поднимать стаксель.

Ко дню старта расторопный Линдеман подготовил всё необходимое снаряжение и продовольствие (мясные консервы, сгущенное молоко и фруктовые соки) на три месяца плавания. Пресной воды он решил не брать. Два компаса, секстан, набор морских карт, хронометр и мореходные таблицы свидетельствовали, что Линдеман серьезно относился к своей экспедиции.

"Либерия II" вышла в Атлантический океан от мыса Пальмас на юге Либерии. В полдень того же дня большой корабль, не заметив узенького челна, едва не потопил его. Линдеману лишь в последний момент удалось отвернуть с дороги колосса, проплывшего мимо менее чем в 20 метрах!

В первые дни ветры едва наполняли парус и мореплавателя мучил зной. Наконец на семнадцатый день рейса подул свежий ветер. Оказалось, "Либерия II" хорошо держится на волне, и мореплаватель направляет пирогу на запад. Линдеман принимает таблетки, чтобы не заснуть, желая максимально использовать благоприятный ветер и опасаясь, что, если он уснет, суденышко может лечь на борт и зачерпнуть воды. Вскоре он заметил, что при высокой штормовой волне пирога недостаточна тяжела. Его всё больше клонило в сон, и таблетки уже не помогали. Чтобы не уснуть, Линдеман всё время поет, кричит, встает на ноги. Когда ветер утих, моряк моментально уснул. Во власти кошмарных снов он непроизвольно вытолкнул за борт два ящика консервов, сухие батареи и фонарь, мешавшие ему вытянуться на дне пироги. Вдобавок останавливается своевременно не заведенный хронометр.

Понимая, что в таком состоянии ему океана не пересечь, Линдеман поворачивает обратно. Через три дня он увидел землю. Но не успела пирога достичь спасительного берега, как налетел шторм. Поставив "Либерию II" на плавучий якорь, Линдеман с трудом удерживает её на поверхности разбушевавшегося океана. Наконец измученный, но не упавший духом Линдеман после четырнадцати дней, проведенных в океане, увидел маяк Аксим у берега Ганы. Когда он сошел на землю, то его опухшие ноги были словно ватные (что явилось следствием употребления морской воды).

Упрямый врач не отказывается, однако, от своих экспериментов. Отремонтировав пирогу и увеличив балласт, он перевозит свое суденышко в Порту (северная Португалия). Отсюда он отправляется в новый рейс. Значительно лучше подготовленное путешествие проходит при устойчивом пассате без особых приключений. Через пять дней он достигает мыса Сан-Висенти, а еще через три дня находится уже на широте Касабланки. К несчастью, Линдеман не мог войти в порт, так как восточный ветер отжимал "Либерию II" от берега. Моряку пришлось взять курс на Мазаган (Марокко).

Наконец Линдеман отдыхает. Как-то, прогуливаясь по городу, он нашел подкову. "Она принесет мне счастье", — подумал он и положил подкову в карман.

Из Мазагана "Либерия II" берет курс на Канарский архипелаг. Сначала плавание было легким, и ничто не предвещало драматических событий. Пирогу сопровождали дельфины и многочисленные стаи серебристых рыбешек. Почти каждый день Линдеман купался.

Через несколько дней наступил полный штиль. Линдеман, согласно поверью моряков, решил выбросить что-нибудь за борт. Выбрал подкову. "Пусть подует ветер", — сказал он, кидая

подкову в океан. И действительно вскоре задул ветер, однако перешедший в шторм. В борьбе со стихией моряк теряет два плавучих якоря и руль. В отчаянии он не знает, что делать.

Неожиданно, как по заказу, вдали появляется корабль. Мореплаватель направляется к нему.

Расстояние между пирогой и кораблем около 500 метров. Линдеман размахивает флагом, кричит.

Напрасно! Спасение удаляется, и вскоре Линдеман снова остается один среди бушующего океана.

Одинокий мореплаватель понимает, что теперь он может рассчитывать только на свои силы. Он берет себя в руки. Ведь его пирога ещё может бороться с волнами. "Я оказался паникёром", — с горечью отмечает он. На другой день он уже рад, что не получил помощи. Заменяя руль веслом, он за четырнадцать дней проходит 280 миль и причаливает в Вилья-Сиснерос в Западной Африке. Шторм, который отбросил его к этим берегам, всё же не повлиял на решение совершить плавание через Атлантику.

Вскоре Линдеман прибывает в Лас-Пальмас. Отсюда он намеревается выйти в рейс в третий раз. На Канарских островах "Либерия II" подвергается основательному ремонту.

26 октября 1955 года без шума, простившись только с работниками порта, охотно помогавшими ему, Линдеман из гавани Лас-Пальмас в третий раз выходит в океан.

Первая неделя в океане, совпавшая с адаптацией к тяжелым условиям плавания в одиночку, проходит без особых приключений. Полный штиль. "Либерия II" застыла на месте, и моряк вынужден любоваться разнообразными рыбами, плавающими совсем рядом.

Наконец подул пассат и "Либерия II" движется на запад. У Линдемана, пережившего немало тяжелых минут во время двух предыдущих неудачных рейсов, нет оснований жаловаться на невзгоды.

Двадцать третий день путешествия принес большую радость: он встретился со швейцарской яхтой "Бернина", с экипажем которой Линдеман познакомился ещё в Лас-Пальмасе.

Поздравления, пожелания счастливого пути, и "Либерия II" идет дальше на запад.

На двадцать девятый день погода испортилась, низкие тучи предвещали шторм. Измученный моряк решает выспаться перед новой схваткой с океанской стихией. Он выпускает плавучий якорь и ложится спать. Будит его резкий удар. Оказалось, что огромная пятиметровая акула атаковала пирогу. Пройдя вплотную к корпусу "Либерии II", морская разбойница повредила руль. Линдеман без труда исправил повреждения. Но будь судно менее остойчиво, удар акулы мог бы закончиться его затоплением.

Ветер и волны мчали "Либерию II" на запад и только в редких случаях её сносило с этого курса.

Через несколько дней ветер задул с юга, все усиливаясь и усиливаясь. Линдеману пришлось неустанно вычерпывать воду, захлестываемую высокими волнами. Так проходили бесконечные часы.

Наконец ветер утих и наступило время отдыха. Моряк мог подвести итоги. Семнадцать дней он противостоял встречному западному ветру, порывавшемуся столкнуть "Либерию II" с курса. Зато десять дней дули благоприятные северо-восточные ветры. Почти все дни Линдеману приходилось весом своего тела день за днем поддерживать равновесие пироги. Его руки покрылись волдырями, которые, лопаясь, превращались в саднящие раны. "В общем, всё было хорошо. Я был здоров. Правда, мне пришлось ограничить себя в питании, но это мне не мешало", — пишет исследователь.

24 декабря Линдеман увидел свет. Свет с земли! Антигуа! Он был растроган этим "рождественским подарком". С юго-запада, с суши, до одинокого человека доносился опьяняющий запах трав. Переменный ветер вскоре почти совсем затих... Медленно, миля за милей, "Либерия II" проходила мимо островов Редонда, Невпс, Сент-Кристофер, Сент-Эстатиус, Саба...

Наконец приходит ветер с северо-запада, и у Линдемана появляется возможность войти в Кристианстед, главный порт острова Санта-Крус. 29 декабря 1955 года, на шестьдесят пятый день рискованного рейса в одиночку, Линдеман сошел на берег, почти не ощущая своих ног. Но ноги на сей раз не опухли, так как в этом рейсе он не употреблял морской воды. Моряк здоров и безгранично счастлив.

В тот же вечер Линдеман, вызывавший всеобщее восхищение, отправился со своими друзьями в бар. "Посмотрите, вот этот человек в одиночку в маленьком челне переплыл Атлантический океан. Без радио, без мотора, девять недель сражаясь с океаном. А теперь сидит рядом с нами, как обычный завсегда!"

После двух недель, проведенных на острове, который казался ему раем в сравнении с пустынной Атлантикой, Линдеман решает идти на Гаити. Трогательным было прощание. Его заставили совершить в гавани круг почета, чтобы все могли ещё раз увидеть отважного мореплавателя; в его честь раздались звуки судовых сирен и гудков.

Линдеман плывет осторожно. Впрочем, январь — пора безопасного плавания среди Антильских островов. Моряк останавливается в Сан-Томе на острове Сент-Джон.

Затем он плывет дальше. Когда он был в 10 милях от Жакмель на Гаити, налетел свирепый шторм. Хотя Линдеман и перенес его, но девять дней вынужден был штормовать почти у цели своего необычного путешествия. Наконец он вошел в порт, где великолепная встреча вознаградила его за сто дней одиночества в выдолбленном стволе дерева.

Линдеман преодолел Атлантический океан на самом узком судне. Во время трех рейсов у него не было хлопот ни с питанием, ни с навигацией. Но он считал, что психологически он не был достаточно подготовлен, о чём свидетельствует растерянность и даже паника, охватившая его, когда он был на шаг от смерти между Канарскими островами и Африкой. По его мнению, именно недостаточно устойчивая психика является основной причиной большой смертности среди потерпевших кораблекрушение.

Второй необычный рейс Линдемана

44. Ханнес Линдеман — "Либерия III"

После удачного перехода через Атлантический океан в 1955 году на пироге "Либерия II" Линдеман решает повторить этот путь на байдарке.

Капитан Ромер переплыл Атлантику в 1928 году на специально построенной байдарке "Немецкий спорт". Линдеман выбрал серийную байдарку. Этот рейс рассматривался мореплавателем не как спортивный рейс, а как эксперимент, как попытка выжить "на самой маленькой лодке". "Либерия III" имела 5,2 метра в длину, следовательно, не была наименьшей ("Морской змей" Лоулора имел в длину 4,6 метра), но, очевидно, была самой легкой — её вес составлял всего 25 килограммов. Треугольный грот-парус имел площадь 3 квадратных метра, а бизань около 1 квадратного метра.

Когда, прибыв в Лас-Пальмас, Линдеман заявил, что намерен пересечь океан на байдарке, к этому отнеслись скептически.

20 октября 1956 года Линдеман поднял на своей байдарке два небольших паруса и, провожаемый корабельными гудками и сиренами, быстро удалился от берега, подгоняемый сильным пассатом.

"Либерия III" берет курс на запад. Заметив, что байдарка перегружена, моряк выбрасывает за борт часть снаряжения и продовольствия. Решение хотя и трудное, но правильное. Пассат быстро мчит байдарку вперед, а мореплаватель старается привыкнуть к сидячей жизни.

9 ноября, через три недели плавания в океане, Линдеман отмечает, что за истекшее время не произошло ничего достойного внимания. Над байдаркой все время кружат птицы, в воде появляются летучие рыбы. Моряк как бы слился с байдаркой в единое целое. Как этот организм поведет себя во время шторма, который как раз предвещают прилетающие с Мадейры глупыши?

Шторм поднялся ночью. Большие волны вздымали байдарку. Линдеман готовился штормовать в седом от пены океане. "Либерия III" без парусов противостоит гроздящимся восьмиметровым волнам, взбираясь на их гребни. "Я пришел к убеждению, что волны бессильны против моего судна, — отмечает с гордостью мореплаватель. — Что может сделать блохе слон? Сила моей лодки — в её слабости". Именно во время шторма Линдеман пришел к убеждению, что и этот эксперимент закончится успехом.

11 ноября, после двадцати трех дней плавания в океане, кончилось продовольствие, и Линдеман стал ловить рыбу. Хороши все средства лова — нож, весло, рука... Птиц становится всё меньше. Зато океан кипит жизнью: киты, макрель, акулы. С последними Линдеман готов сражаться с ножом в руке.

18 ноября. Уже две недели устойчивый западный ветер наполняет паруса. Байдарка прошла уже почти половину пути. Моряка постоянно донимает голод, всё чаще появляются нарывы на коже и мучает лихорадка. Сырость и холод непрестанно терзают слабого человека, который должен часами вычерпывать воду из затопляемой байдарки.

19 ноября байдарка потеряла руль. На следующее утро ветер ослаб и Линдеман решил поставить запасной руль. Дело это далеко не простое. Моряк прямо в одежде опустился в воду и постепенно перебрался к корме дрейфующей лодки. Держась за нее левой рукой, правой он начал устанавливать руль, но налетевшая волна вырвала руль из его рук. Линдеман не растерялся и сразу же нырнул. На глубине четырех метров ему удалось схватить руль. Моряк догнал удалявшуюся байдарку, установил руль и занял своё место. В награду он выделил себе порцию сгущенного молока из оставленной на крайний случай банки...

Пассат слабеет, и "Либерия III" со сморщенными парусами раскачивается на мертвой зыби. В такие минуты особенно сильно болят руки, а кожа местами утратила чувствительность.

24 ноября Линдеман встречается с кораблем. С палубы судна на худого обросшего мореплавателя смотрят люди, пораженные тем, что на все предложения оказать ему помощь он флегматично отвечает: "Нет, благодарю!"

Когда силуэт корабля исчез вдали, измученный моряк спрашивал сам себя — а не мираж ли это был? Решил проверить пульс — едва 34 удара в минуту. На другой день Линдеман увидел ещё один корабль, проходивший на расстоянии трех миль. Из-за высоких волн байдарку с судна не заметили.

1 декабря. Океан спокоен, ветер 2 балла. Перед полуднем очередной корабль прошел в двух милях от Линдемана. Моряк не стремился задержать судно. "Считаю, что только плохие моряки пользуются помощью кораблей, спрашивают о координатах и берут продовольствие", — писал он.

7 декабря. Несколько дней продолжается шторм. Океан бушует. Линдеман переутомлён, у него начинаются галлюцинации.

11 декабря. По-прежнему штормит. Всё небо до горизонта в тучах. Тропический ливень.

15 декабря. Пятьдесят семь дней в Атлантике. Силы моряка были на исходе. У него полубморочное состояние. Он не может ни двигаться, ни заснуть, начинает бредить. Временами брызги волн приводят его в чувство. Почти теряющий рассудок моряк упорно повторяет: "Я

обязан, я обязан плыть на запад. Я должен достичь цели". До Антильских островов остается около 500 миль.

Примерно в девять вечера огромная, ударившая сбоку волна, обрушив на моряка тонны воды, перевернула "Либерию III". "Держаться за байдарку!" Эта мысль овладела сознанием. Сразу его пронизал болезненный, лишающий сил холод. Высокие волны методично обрушивались на человека. "Неужели конец? — проносится в сознании. — Нет! Никогда, даже если придется плыть до Антильских островов, сидя на перевернутой байдарке верхом!" Но холодная вода отнимает остатки сил. Его движения становятся всё более вялыми и несогласованными...

Минует полночь. Всё без перемен...

На рассвете Линдеман с невероятным усилием переворачивает байдарку и принимается вычерпывать из неё воду. К счастью, черпак и компас на месте. Бизань-мачта сломана, паруса изодраны в клочья, штаг сорван. Моряк обнаруживает всё новые повреждения и потери. Исчез нож, пропала часть консервных банок с продуктами. Волны по-прежнему перекатываются через голову. "Но ведь я жив, чего же ещё надо!" Над полузатопленной "Либерией III" кружит чайка — земля, должно быть, близко. К счастью, сохранилось немного воды...

17 декабря. По-прежнему бушует шторм. Линдеман смертельно устал. Ему удастся поймать большую корифену, и он съедает больше килограмма сырого мяса. Возможно, именно эта рыба сохранит ему столь необходимые силы. Дело в том, что следующей ночью байдарка перевернулась снова. После нескольких попыток моряку удаётся поставить лодку в нормальное положение и забраться в неё. Он лихорадочно вычерпывает воду; часть воды он оставляет для создания большей остойчивости. С этой поры он все время вынужден сидеть в воде.

20 декабря. Шторм не прекращается. И хотя по ночам Линдеман очень мерзнет, чувствует он себя хорошо. Он решает открыть банку молока из своего неприкосновенного запаса. "Я не должен этого делать, ведь у меня есть ещё немного воды в бутылках". Но до земли, должно быть, близко, так как всё время появляются стаи птиц, а вода зеленеет из-за водорослей.

24 декабря. Дни, обещающие надежду, становятся всё короче, зато кошмарные ночи удлиняются. "Сегодня я непременно увижу землю, — думает измученный моряк, — это будет великолепным рождественским подарком, как в прошлом году". Появляются первые береговые птицы, но Линдеман не увидел земли, а единственным рождественским "подарком" была поломка ножного рулевого управления.

Линдеман заменяет руль веслом и настойчиво плывет дальше. Теперь у него свободны ноги, он может ими двигать. Какая роскошь! До сих пор, как пишет моряк, ноги были как бы частью байдарки, неустанно двигающейся на запад.

Наступает ночь. Одинокий моряк мечтает о праздничном торте с орехами. Испытывая головокружение, держа в одной руке фонарь, освещающий компас, а в другой весло, моряк упорно пробивается на запад.

26 декабря. Лихорадка, озноб, полное изнурение. Моряк боится, что он проплыл мимо Антильских островов. А птицы по-прежнему кружат над "Либерией III". Линдеман не знает, где искать землю. Обросший соленой коркой секстан бесполезен.

28 декабря. Сила ветра достигает шести баллов. Опасение, что его пронесет мимо Антильских островов, возрастает. Птицы появляются всё реже.

29 декабря. "У меня остались четыре банки молока и уверенность, что я доплыву. Светит солнце. Дует пятибалльный пассат". Море становится спокойнее. Последние три недели одежда моряка была насквозь мокрой, а сам он сидел в воде. В полдень Линдеман замечает на горизонте контуры земли. На этот раз глаза его не обманывают. Ура! Земля приближается!

Ночь проходит спокойно. На рассвете из мглы появляется остров, севернее его — грозно вздымающиеся скалы. Дальше — другой остров, его моряк знает хорошо: это Саба, а за ним лежит Сен-Бартельми. Но упрямый путешественник плывет к острову Сен-Мартен, к Филипсбургу, о котором мечтал все семьдесят два дня, проведенные в одиночестве в океане. Вскоре он увидел мол и толпящихся людей. Линдеман подплывает к пляжу и, шатаясь, вытаскивает байдарку на берег. Несколько мужчин помогают ему. Они спрашивают, откуда он прибыл. "Из Лас-Пальмаса", — отвечает моряк. Мужчины пожимают плечами. Они просто не знают, где такой город или место.

Линдеман, как и положено истинному моряку, прежде всего начинает приводить в порядок байдарку. Подходит полицейский и просит у него паспорт. И только тогда выясняется, откуда он приплыл. Окружающая моряка толпа всё растет, а он терпеливо отвечает на вопросы.

На острове Сен-Мартен Линдеман отдыхал всего лишь два дня. Установив новый руль, он покинул гостеприимный берег и отправился к острову Сент-Томас. И, как бы вознаграждая моряка за пережитые трудности, установилась солнечная, теплая погода. Двое суток спустя, 3 января 1957 года, мореплаватель прибыл на остров Сент-Томас. Здесь его ждали друзья, которым он писал ещё из Лас-Пальмаса о намерении посетить их, не уточняя, когда и как он прибудет. Когда вдали в море показался крохотный парус, они нисколько не сомневались, что это плывет Ханнес.

Ханнес Линдеман совершил беспрецедентный подвиг — дважды пересек Атлантический океан: на пироге и на байдарке. Как показало медицинское обследование, мореплаватель хорошо перенес все невиданные испытания. Временная потеря подвижности коленных суставов, кожное инфекционное заболевание и потеря 25 килограммов веса были не слишком высокой

платой за подвиг. Линдемман победил океан благодаря огромной силе воли, железной выдержке, фантастической устойчивости психики и высокому мореходному искусству.

Польский летчик плывет под парусами через Атлантику

45. Кшиштоф Грабовский — "Тетис"

Кшиштоф Грабовский — польский летчик, сражавшийся в небе Англии, был награжден пятью боевыми орденами. Он также был знаком и с парусным спортом: вместе со своим 12-летним сыном он переплыл Средиземное море.

В 1959 году Грабовский вместе с другом решает пересечь Атлантику на своей яхте "Тетис". Это был старый, но еще крепкий тендер длиной 7,6 метра, с длинным бушпритом и гафельным вооружением (площадью парусов около 40 квадратных метров). Однако друг не смог принять участия в рейсе. И Грабовский решил плыть один.

В начале марта 1959 года "Тетис" покинула Танжер с запасом продовольствия на 100 дней. Руководствуясь прогнозами погоды, Грабовский решает пересечь океан из Танжера в Нью-Йорк.

За первые три дня при встречных ветрах "Тетис" прошла всего 50 миль. Затем ветер изменил направление на северо-восточное, и яхта, идя на одном стакселе, с закрепленным рулем, преодолевала по 100 миль в сутки.

Несмотря на трудности с определением координат из-за пасмурной погоды, бывший летчик, достигнув Канарских островов, отметил, что отклонение от курса составило всего несколько миль. Опоздание по сравнению с намеченными сроками не позволило Грабовскому посетить эти прекрасные острова, и он с сожалением прошел мимо.

Войдя в полосу слабого пассата, яхта спокойно скользила по океану под двумя стакселями, а моряк загорал, слушал радиопередачи и вволю отсыпался, так как предыдущий этап пути вдоль оживленных судоходных путей требовал неусыпного внимания. По мере удаления от Африканского континента пассат ослабевал и часто менял направление, и моряку приходилось стоять на руле.

Только с наступлением темноты моряк покидал руль, зажигал большой сигнальный фонарь и готовил себе горячую пищу. Пока он спал, яхта дрейфовала со спущенными парусами, увлекаемая на запад Северным пассатным течением.

В начале июня Грабовский приблизился к Большим Антильским островам и направил "Тетис" на северо-запад, чтобы войти в Гольфстрим. Именно тогда на яхту налетел сильный, хотя и непродолжительный шторм. Идя под штормовыми парусами, яхта превосходно перенесла натиск стихии, а моряку пришлось пережить страшные минуты при виде вздымающихся вокруг "Тетиса" огромных валов.

Переменные, зачастую встречные ветры, господствующие у побережья Северной Америки, значительно задержали рейс "Тетиса". Только 5 июля, после восьмидесяти четырех дней плавания, преодолев 4000 миль, Грабовский достиг Нью-Йорка.

Мореплавателя шумно приветствовали, а местная пресса уделила ему немало внимания.

Атлантический рейс на плоту

46. Рене Лекомб — "Пот-о-нуар"

Даже среди моряков Рене Лекомб известен лишь немногим. Судьба этого отважного человека сложилась необычно. Детство он провел в глухом французском селе департамента Дордонь. Закончив с отличием колледж, он поступил в университет. Но жизнь распорядилась иначе.

Будущий лингвист, которого призвали во французскую армию, воевал в джунглях Индокитая. Лекомб был тяжело ранен, лишился глаза и охромел. Но тихое и спокойное существование его не устраивало. Вскоре он отправляется в джунгли Африки. Единственным трофеем двенадцатитысячекилометрового сафари был превосходный документальный фильм, за который он получил деньги.

Вернувшись во Францию, он поселился в рыбацком селении Канон на берегу Бискайского залива. Возможно, под неумолчный рокот прибоя родилась мысль о плавании в одиночку: "Я совершу путешествие по водным просторам, и оно будет способом самовыражения, как другие выбирают музыку или живопись". Да, это воистину была достойная цель — одному на яхте пересечь Атлантический океан.

Яхта стоит дорого, и Лекомб направляется в Бордо, чтобы добыть денег. Он берется за любую работу: грузит корабли в порту, моет посуду в ресторанах. Часто, чтобы отложить несколько франков, он по два-три дня голодает. Время идет, но в его кассе денег ещё маловато. Лекомб, теряя терпение, решает построить простой плот из сосновых бревен. Но поскольку денег не хватает и на плот, Лекомб должен сочетать работу ради хлеба насущного со строительством.

Так появилось его первое "судно" — неуклюжий 13-тонный плот из семи сосновых стволов, оборудованный мачтой с прямым парусом и большим ящиком вместо каюты.

Летом 1957 года плот был спущен на воду. Лекомб завербовал в экипаж ещё одного искателя приключений. Ни Лекомб, ни его товарищ не имели никакого опыта в плавании под парусами. Больше того, Лекомб даже не умел плавать! Навигации он учился по книгам. Но несмотря ни на что, пробный рейс вдоль побережья Франции прошел успешно. Однако напарник Лекомба заявил, что море не его стихия. Тогда Рене Лекомб решил плыть один.

28 июня 1959 года Лекомб, не имея ни официального разрешения, ни необходимого снаряжения, отправился в плавание с намерением достичь Южной Америки. После двухнедельной схватки с океаном плот разбился о скалы у берегов Африки. Местные рыбаки спасли Лекомба.

Однако неудачи не сломили мореплавателя. Упорный француз начинает всё сначала. Работает, экономит, строит... Через полгода новый плот "Пот-о-нуар" готов к плаванию. Лекомб не слушает уговоров друзей. На этот раз у него больше шансов. Он изучал навигацию и лучше оснастил плот.

Поначалу океан встретил его благожелательно. Первая неделя плавания прошла спокойно. Но в последующие пять дней внезапный шторм, обрушившийся на плот, долго терзал его и наконец выбросил на африканский берег...

И опять Лекомб начинает всё заново — строит третий плот "Пот-о-нуар II", напряженно работая, экономя и отказывая себе в необходимом.

Очередной, третий, плот был спущен на воду в конце 1959 года. С минимальными запасами продовольствия и скромным оснащением в начале 1960 года Лекомб предпринимает новую попытку. Ветер и прибрежные скалы пять дней держали плот в плену. На шестые сутки ветер сменил направление и наполнил паруса.

Лекомб, насколько это возможно, старается выдержать курс на запад, чтобы ввести плот в полосу пассатов. Это ему удается, и целую неделю он плывет без помех. Моряк верит, что на этот раз он победит. Он ловит рыбу и живет буквально на хлебе и воде. Дни на плоту проходят однообразно. Чтобы как-то скрасить одиночество, он пишет длинные письма своим друзьям, которые так и не были отправлены.

В конце второй недели небо заволкли зловещие черные тучи. Океан разволновался. Лекомб закрепил всё по-надежнее и взял рифы у парусов. Вскоре разразился ураган. Двое суток моряк не мог сомкнуть глаз. Казалось, каждая следующая волна будет для "Пот-о-нуар II" последней, Лекомбу не доводилось бывать в таких переделках. Однако плот выдержал испытание, океан постепенно успокоился, а моряк занялся ремонтными работами. Перенесенный шторм вдохнул в него веру в свои силы.

Через месяц снова разразился шторм. Ветер гнул мачту и завывал в снастях, бревна предательски скрипели. Казалось, что плот не выдержит. Наконец наступила желанная тишина. Но теперь бессильно повис парус. Штиль продолжался две недели. Приходят тяжелые дни: продовольствие кончилось, рыба не ловится, нет ни капли пресной воды...

Но вот наступил счастливый миг — Лекомб увидел землю! Штормя, плот причаливает у восточного берега острова Барбадос. Темный от загара и худой как скелет моряк с большим трудом сходит на берег. Атлантический океан преодолен...

Первые атлантические гонки яхтсменов-одиночек

47. Фрэнсис Чичестер — "Джипси-Мот III" Блонди Хазлер — "Джестер", Дэвид Льюис — "Кардинал верту", Вэл Хауэлз — "Эйра", Жан Лакомб — "Мыс Горн"

Инициатором первой атлантической регаты 1960 года был известный яхтсмен, 45-летний английский полковник Блонди Хазлер. Правда, в 1891 году два мореплавателя-одиночки, Лоулор и Эндрюс, соревновались между собой в плавании через Атлантику, но это были неофициальные состязания.

Гонки ставили целью сравнить и испытать в суровых океанских условиях новые типы яхт, положив тем самым начало соревнованию на далекие расстояния — настоящему парусному марафону. Регата была организована Королевским западным яхт-клубом под патронатом Общества Слокама.

Состязание решено было провести на трассе Великобритания — Соединенные Штаты общей протяженностью около 3000 миль. Согласно правилам, яхтсмены стартуют в Плимуте и движутся произвольным курсом с востока на запад, оставляя справа по борту бакен Мелампус, и наконец, миновав маяк Амброз, финишируют в Нью-Йорке.

Яхтсменам не запрещалось заходить в порты, но время стоянки входило в общее время, затраченное на преодоление трассы.

Условия гонок, не считая протяженности трассы, были очень трудными из-за преобладающих встречных западных ветров. До этого только Роберту Грэхему удалось одолеть эту трассу в одиночку.

Размер судов не оговаривался. Однако выдвигалось условие: перед состязанием каждая яхта должна была быть осмотрена инспектором, который должен решить, позволяет ли конструкция и состояние данного судна принять участие в соревновании.

Согласно правилам, к участию в гонках допускались моряки не моложе 21 года. Каких-либо формальных прав на управление яхтой не требовалось. В то же время запрещалось пользоваться какой-либо помощью со стороны других лиц, брать во время плавания пресную воду, продовольствие и информацию о местонахождении. Яхты, имевшие радиостанции, могли не поддерживать регулярно связь.

Каждая яхта в обязательном порядке должна была располагать спасательным плотом, радарным отражателем, сигнальными факелами, ракетами и сиренами. Часть оборудования предоставлялась организаторам гонок.

Первая награда устанавливалась в размере 750 фунтов стерлингов, кроме того, каждому финалисту выплачивалось по 250 фунтов.

Большая часть трассы гонок проходила в районах весьма оживленных судоходных путей, поэтому для обеспечения безопасности организаторы должны были предупреждать о гонках капитанов всех судов, выходящих в Северную Атлантику. Предусматривалось, что яхты будут снабжены продовольствием на шестьдесят дней пути плюс неприкосновенным запасом на двадцать дней.

Для участия в регате, ставшей большим событием в спортивном сезоне 1960 года, записалось восемь яхтсменов, что само по себе свидетельствовало о весьма сложных условиях гонок.

Различные организации и отдельные ученые готовились к проведению научных наблюдений за состоянием людей, которые отправлялись в продолжительное плавание в одиночку.

Участник гонок Дэвид Льюис, врач по профессии, принимавший деятельное участие в организации и проведении исследований, писал:

"Для меня спортивная сторона состязания была отодвинута на второй план проблемой борьбы человека со стихией. Мы ожидали, что получим от гонок представление о реакциях человека, в одиночку борющегося с океаном, лишённого помощи извне, оставленного наедине с самим собой".

Уже за неделю до начала гонок четыре яхтсмена закончили в Плимуте последние приготовления: Фрэнсис Чичестер, стартующий на 12-метровом иоле "Джипси-Мот III", Блонди Хазлер — на 7,6-метровом модернизированном боте "Джестер", Вэл Хауэлз — на боте "Эйра", Дэвид Льюис — на 7,5-метровом шлюпе "Кардинал верту".

Жан Лакомб, которого во время перехода из Франции на маленьком 6,5-метровом шлюпе "Мыс Горн" задержала штормовая погода, прибыл в Плимут только за день до начала гонок. Поскольку немало времени ушло на подготовку яхты, линию старта он пересек на пять дней позже других яхт, что не противоречило правилам. В 1955 году Лакомб на 5,5-метровой яхте "Иппокамп" уже пересекал Атлантику за шестьдесят восемь дней.

Участники гонок получили "медицинские судовые журналы", в которых они должны были ежедневно вести записи о питании, употреблении воды и напитков, сне и самочувствии. Все участники состязания были взвешены, и была проведена опись имевшегося на яхтах продовольствия. Та же процедура должна была повториться и по прибытии в Нью-Йорк.

Яхтсмены не раз дружески обсуждали предстоящую регату: северный, хотя и более короткий, путь проходит через область плавучих айсбергов, к тому же там преобладают встречные ветры; южная трасса отличается устойчивыми благоприятными ветрами, но значительно длиннее.

Все мореплаватели, за исключением Чичестера, не делали из своих планов секрета. Неизвестно было, какой путь изберет Чичестер. Впрочем, заметим, что он купил много метров рыбацкой сети, заявив, что намеревается ловить ими летучих рыб. Эти рыбы встречаются только в теплых, южных водах. Однако это всего-навсего ход Чичестера, как считали многие, чтобы обмануть общественное мнение. Скорее всего, Чичестер последует северным путем, решили знатоки.

Благоприятный восточный ветер перед самым стартом сменился западным. Небо заволкли тучи, то и дело налетали шквалы с дождями. Прогноз предвещал северо-западные ветры.

11 июня в 10.00 с сигнальной мачты упал стартовый флаг и до соревнующихся донесся звук выстрела. Первая атлантическая регата началась. Почти сразу же стартовую линию пересек "Джестер" Хазлера.

Первых сенсаций долго ждать не пришлось.

"В 13.30 без всякого предупреждения в четырех метрах над палубой с треском сломалась мачта яхты, — пишет Льюис. — Верхняя часть мачты пролетела рядом со мной через борт в море. Целую минуту я судорожно сжимал румпель, не веря, что тяжело раскачивающаяся коробка, покрытая спутанными обломками и снастями, и есть моя чудесная яхта... Неужели ей суждено затонуть, забрав и меня с собой?!."

И Льюис, поставив аварийные паруса, вынужден был вернуться в Плимут, чтобы исправить мачту и продолжить гонки. В знак того, что "Кардинал верту" не выбыл из соревнования, мореплаватель вывесил свой спортивный флажок.

Тем временем пришло сообщение, что Хазлера видели близ мыса Лизард. О других яхтсменах известий не поступало. Позже оказалось, что Чичестер с трудом преодолевал волны у западного выхода из канала Ла-Манш.

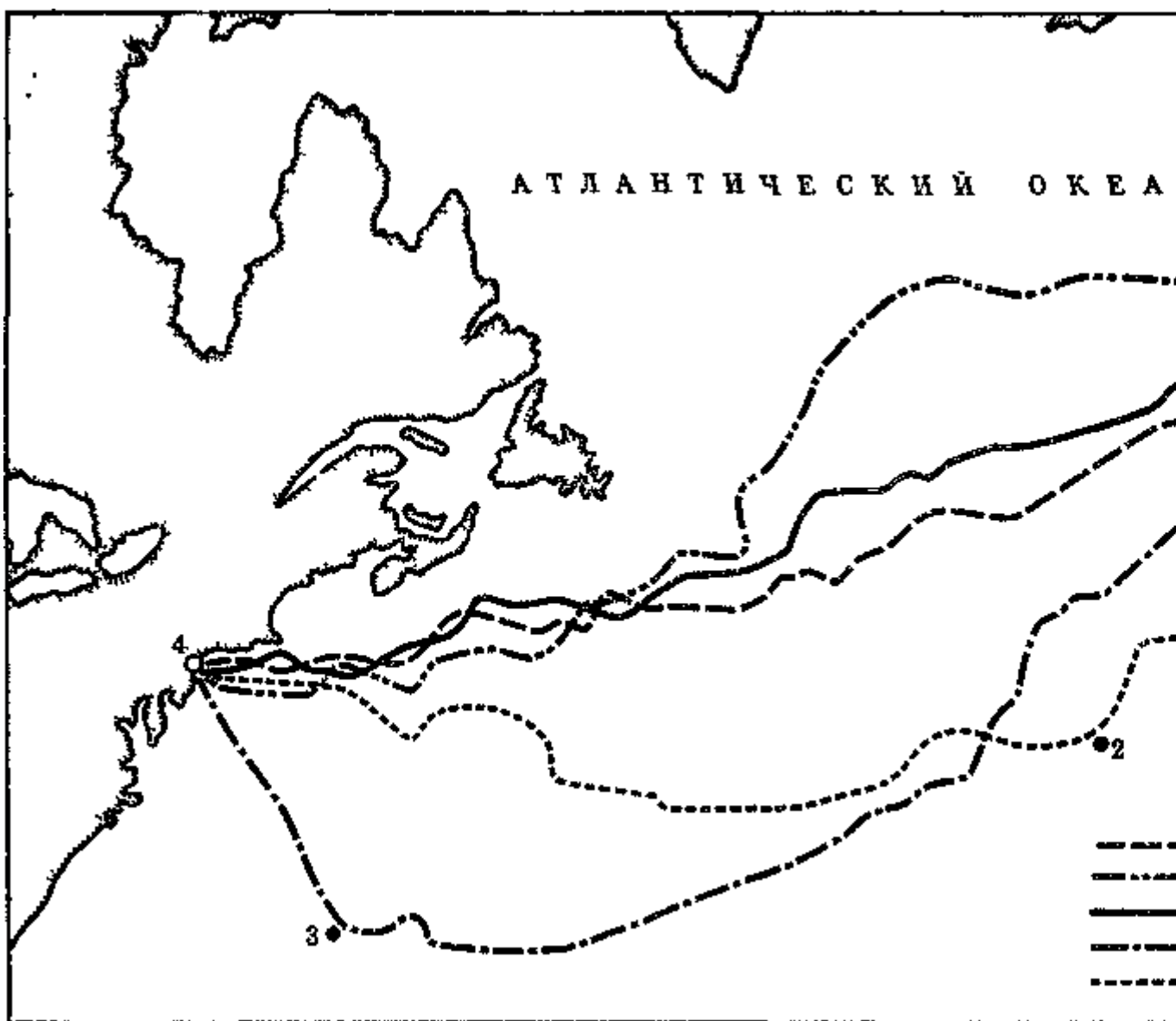
Вскоре Хауэлз встретился с трудностями. От воды, проникшей через передний люк, когда нос "Эйры" зарывался в волны, повредились крепления размещенного в форпике аккумулятора. В результате аккумулятор опрокинулся и кислота залила овощи, одежду и оснащение. Хауэлз выбросил аккумулятор за борт, и с этого времени "Эйра" плыла без огней.

Тем временем Льюис предпринимал на верфи все меры к тому, чтобы его яхта вместе с яхтой "Мыс Горн" могла снова отправиться в далекий путь. Наконец он отчалил. На вопрос репортеров о его шансах Льюис шуточно ответил: "Думаю приплыть в Нью-Йорк до того, как другие ловкачи успеют выпить всё пиво..."

Лакомб стартовал пятым, последним.

Прошло несколько дней, и пути яхт разошлись. Каждый из моряков придерживался своего тщательно разработанного маршрута с учетом возможностей своих яхт.

После первой недели плавания "Джестер" Хазлера, идущий трудным, но коротким северным путем, по достижении 15° западной долготы находился севернее других яхт. Значительно южнее, достигнув 10° западной долготы, шла яхта "Кардинал верту" Льюиса. Шедший с двухдневным опозданием Фрэнсис Чичестер, выбравший, как и Льюис, кратчайший путь, находился впереди, почти на 18° западной долготы, придерживаясь в первые две недели вместе с Льюисом примерно 50-й параллели. Хауэлз направил свою "Эйру" на юг и находился на 13° западной долготы. Лакомб после старта с пятидневным опозданием находился еще у выхода из канала Ла-Манш на 5° западной долготы.



Трассы яхт в первых атлантических одиночных гонках.

1 — старт из Плимута; 2 — Азорские острова; 3 — Бермудские острова; 4 — финиш — Нью-Йорк.

"20 июня завершил первую неделю плавания, — записал Льюис. — Наконец рассеялась мгла... Нахожусь на расстоянии 436 миль от Плимута. Лучший суточный переход составляет 86 миль, наихудший — 27"

Чичестер, которому тяжело дались первые дни регаты (мучила морская болезнь и изнуряла непрерывная смена парусов и необходимость брать рифы), приспособился к самостоятельному плаванию и лидировал в гонках. Вот что он записал:

"26 июня, 13:30 Шторм. Ветер 80 км/час, что соответствует 70 узлам. Спускаюсь вниз, чтобы плотно позавтракать (жареная картошка, лук и три яйца)... Ночью шторм ещё усилился".

Месяц спустя ситуация в принципе прояснилась. В гонках решительно захватил лидерство Чичестер. 19 июля он пересек 55° западной долготы. Вторым за "Джипси-Мот III", но значительно отставая, шел "Джестер" Хазлера (47° западной долготы), далее — "Кардинал

верту" Льюиса (42° западной долготы). Эти три яхты начали смещаться к югу, поворачивая южнее Ньюфаундленда к Нью-Йорку. Движущиеся значительно южнее "Эйра" Хауэлза (36° западной долготы) и "Мыс Горн" Лакомба (31° западной долготы) практически не имели шансов на победу.

Радиосвязь была неустойчивой, и часто точной ситуации на 3000-мильной трассе никто не знал. Временами поступала отрывочная и не всегда точная информация, доставляемая судами, встречавшими в океане участников регаты. Сообщения, принимаемые соревнующимися по радио, разжигали и без того высокий накал борьбы

8 июля "Джипси-Мот III" миновала мыс Рейс — южную оконечность Ньюфаундленда. Тремя днями позже Чичестер прошел остров Сейбл. Затем в течение нескольких тяжелых дней ему пришлось идти галсами вдоль берегов Новой Шотландии. Наконец подул благоприятный ветер, и яхта с полными парусами помчалась с прекрасной скоростью. И вот земля! Это был остров Блок в проливе Лонг-Айленд

21 июля "Джипси-Мот III" пересекла финишную черту. Фрэнсис Чичестер был первым. За 40 дней, 12 часов и 30 минут он преодолел 4004 мили. Измученный, но радостный победитель сошел на берег. За время рейса он потерял в весе 10 фунтов.

Семью днями позже финишировал Хазлер на однопарусном "Джестере", затратив на преодоление трассы 48 дней 12 часов. "За всё время путешествия между двумя континентами я стоял на руле не более двух часов", — заявил с гордостью мореплаватель, выражая наилучшую похвалу своей экспериментальной яхте. И всё же он потерял в весе столько же, сколько и Чичестер.

Ещё восемь дней спустя, на пятьдесят шестой день плавания, финишировала яхта "Кардинал верту" Льюиса, который пришел к цели с разбитой головой и вывихнутой рукой. Однако Льюис не жаловался на трудности. Узнав, что он занял третье место, заявил: "Меня едва не погубили штормы, но тем досаднее, что меня одолели штиты, отнявшие целых двадцать семь дней!"

Отважный врач-мореплаватель похудел на 20 фунтов.

Четвертого участника гонок, великана Хауэлза, пришлось ждать ещё неделю (время "Эйры" — 63 дня). Ведомый упрямым Лакомбом маленький "Мыс Горн", который шел очень длинным путем, прибыл к финишу только 24 августа, затратив на преодоление трассы 74 дня.

Отважным везет

48. Кеничи Хори — "Сирена"

Двадцатитрехлетний Кеничи Хори, торговавший запчастями к автомобилям, не был опытным моряком. С его слов, одиночный рейс через Тихий океан он рассматривал как отличную возможность овладеть искусством хождения под парусами.

Свою маленькую яхту "Сирена", едва достигавшую 5,8 метра, Хори оснастил необходимым оборудованием и навигационными приборами (двумя компасами, секстаном, лагом и примитивным радиопеленгатором). Как и подобает японцу, он взял с собой 50 килограммов риса, 200 банок консервов, 60 банок пива, дюжину бутылок сакэ, большой запас пресной воды и... музыкальный инструмент — укулеле.

12 мая 1963 года Хори потихоньку двинулся в далекий рейс, отплыв из Нисиномия (залив Осака).

Первые дни плавания в одиночку прошли без особых происшествий. Только на второй неделе, когда яхта удалась от суши и очутилась в безбрежном океане, Хори оказался во власти разъяренной стихии. Налетавшие на яхту штормовые волны ежеминутно грозили суденышку затоплением. Хори непрестанно вычерпывал воду, удерживая яхту носом к волнам, достигавшим восьмиметровой высоты.

На десятый день плавания во время шторма была разбита стенка надстройки и часть обшивки палубы. Хлынувшая на палубу вода унесла часть продовольствия и оснащения. Отважный Хори достойно перенес шторм океана, доказав, что он настоящий моряк, а не отчаянный безумец, каким пыталась представить его пресса.

Остальная часть рейса протекала более спокойно. Устранив повреждения, Хори находил время для чтения. Располагая скромными, но достаточными запасами продовольствия, он установил разумный режим, так что за три месяца плавания похудел менее чем на 1,5 килограмма.

Преодолев в одиночку 5200 миль за девяносто три дня и успешно выдержав 15 штормов, Хори совершил значительный подвиг. Когда "Сирена" с японским флагом на мачте проходила через Золотые Ворота, её бурно приветствовали. Хори, улыбающийся и полный сил, заявил, что на его яхте провианта и пресной воды достаточно и ничто не препятствует продолжению рейса.

Когда Хори пароходом вернулся в Японию, ему простили, что он покинул страну без паспорта. Пресса назвала его настоящим моряком, а японская молодежь приветствовала его с особым энтузиазмом.

Жан Го снова отправляется в кругосветный рейс

49. Жан Го — "Атом"

Жан Го, несмотря на солидный возраст, в 1962 году снова отправляется в кругосветное путешествие на своем 9-метровом кэче "Атом".

Зиму он провел на Средиземном море, а затем обычным путем парусных кораблей вернулся через Мадейру к Большим Антильским островам. В Сан-Хуан на острове Пуэрто-Рико он прибыл 12 сентября, через шестьдесят два дня после выхода из Фуншала. Дальше маршрут был проложен через Панамский канал на острова Галапагос. Оттуда мореплаватель направился к

острову Питкэрн. Однако там не остановился, а повернул на юго-запад к Таити. Через сто два дня после отплытия из Бальбоа (Панамский канал) яхта прибыла на Таити.

Следующий этап плавания проходил с заходом на Новую Зеландию и далее через Торресов пролив. Здесь пришлось пережить драматическое событие. В Торресовом проливе "Атом" застрял на коралловом рифе. Когда наступил отлив, моряк мог свободно передвигаться вокруг яхты. Во время этого обхода он обнаружил останки разбившегося много лет назад судна с торчащими в обломках скелетами членов экипажа.

Через девятнадцать часов, во время прилива, моряку удалось сняться с кораллового рифа.

От острова Терсди Го без остановки плывет через Арафурское и Тиморское моря и Индийский океан к Дурбану, преодолев 7000 миль за сто тринадцать дней. У берегов Южной Африки во время урагана моряку пришлось пережить тяжелые минуты. "Атом" потерял обе мачты с парусами, бушприт и шлюпку. После ремонта яхты Го без особых приключений в 1966 году возвратился в Нью-Йорк, второй раз обогнув земной шар и повторив рекорд Пид-жена.

Новый рекорд

50, Фрэнсис Чичестер — "Джипси-Мот III"

После победы в атлантических гонках яхтсменов-одиночек Фрэнсис Чичестер получил всеобщую известность и признание.

Биография Чичестера по своей романтичности и красочности не уступает биографиям таких мореплавателей, как Уильям Уиллис или Гарри Пиджен. Поскольку Чичестер стал видной личностью в парусном спорте, стоит ознакомиться с некоторыми этапами его жизненного пути.

Фрэнсис Чичестер родился в Норд-Девоне в Англии. Восемнадцатилетним юношей с десятью фунтами стерлингов в кармане он покинул отчий дом и отправился в Новую Зеландию.

В Новой Зеландии Чичестер сменил немало занятий: был лесорубом, золотоискателем, некоторое время продавал газеты. Наконец организованное им посредническое бюро по продаже земельных участков принесло ему некоторое состояние.

Свой капитал Чичестер вложил в спортивный самолет "Джипси-Мот" и вскоре стал известен как отважный пилот. В 1929 году он вторым в мире осуществил в одиночку перелет в Австралию,

В 1931 году Чичестер завоевывает кубок за величайшее авиационное достижение года — первый перелет в одиночку над бурным Тасмановым морем из Новой Зеландии в Австралию. В том же году осуществляет самый дальний в то время одиночный перелет из Новой Зеландии в Японию, а в 1936 году, на этот раз вдвоем с товарищем, совершает большой перелет из Австралии через Китай, Индию, Ирак, Египет и Тунис в Англию.

В первые дни второй мировой войны Чичестер обратился к командованию английских военно-воздушных сил с просьбой использовать его как летчика-истребителя. Ему в то время

исполнилось 37 лет, и для военного летчика он был стар, поэтому его зачислили инструктором-астронавигатором военно-воздушной школы.

После войны, в 1945 году, Чичестер основал в Англии собственное картографическое издательство.

В пятидесятилетнем возрасте Чичестер занялся парусным спортом. В 1963 году он приобретает яхту "Джипси-Мот II". "На яхте мне не придется быть в одиночестве", — писал он, не предполагая, что станет знаменитым яхтсменом-одиночкой.

В 1957 году Чичестер заболел. Врачи определили рак легких и рекомендовали сделать операцию. Чичестер не согласился и вопреки поставленному диагнозу выздоровел.

В 1960 году на яхте "Джипси-Мот III" он принял участие в первой атлантической регате яхтсменов-одиночек и одержал победу. По окончании рейса он заявил: "Мне хотелось бы повторить эти гонки. Я не совершил бы тех ошибок, которые допустил в этом состязании". Он решил, что ещё раз пройдет в одиночку 3000-мильную трассу и улучшит свой результат. А ведь у Чичестера было неважно со здоровьем. У него был больной желудок, он страдал желчно-каменной болезнью и астмой. Дважды он пережил душевную депрессию и был близок к самоубийству: первый раз после авиационной катастрофы и второй раз, когда врачи заявили, что у него неизлечимая форма рака. Парусный спорт вернул его к жизни, а море заставило поверить в свои силы. Увлеченный плаванием под парусами, он позабыл о своих недугах.

Зимой 1961/62 года "Джипси-Мот III" была модернизирована, и мореплаватель решил снова отправиться в одиночку по трассе атлантической регаты.

"Джипси-Мот III" вышла из Плимута 1 июня 1962 года. Моряк намеревался в первой части пути держаться северной границы умеренных широт, а на конечном этапе несколько отклониться к югу, чтобы избежать туманного района Ньюфаундленда с дрейфующими айсбергами.

Яхта была хорошо подготовлена к плаванью. После перестановки мачты стало легче маневрировать уменьшенным (с 35 до 26 квадратных метров) гротом. Усовершенствованное автоматическое рулевое устройство действовало великолепно. Слава, завоеванная Чичестером, побудила многие фирмы в целях рекламы соревноваться между собой в обеспечении яхты различным оборудованием и оснащением. Продукты были весьма разнообразными.

Сразу же после старта задули сильные юго-западные ветры, которые, впрочем, не затрудняли плавание идущего на северо-запад судна. По выходе в океан Чичестер заметил упавшего на воду измученного голубя. Не жалея времени, мореплаватель развернул яхту и после двухчасового маневрирования выловил тонущую птицу.

Всё складывалось удачно. Единственной заботой его было устранение дефекта в радиопередатчике. Воспользовавшись советами с суши, Чичестер устранил неисправность. "Когда я в море один, меня не угнетает одиночество, ибо я постоянно занят".

Первую тысячу миль яхта прошла за десять дней. Три дня сильный шторм затруднял продвижение, но не боящийся трудностей моряк преодолевал все препятствия и упорно шел вперед. 28 июня наступила прекрасная погода, и "Джипси-Мот III" шла в бакштаг под всеми парусами. Суточные переходы составляли до 160 миль.

При подходе к побережью США ветер ослаб. 1 июля (на тридцатый день плавания) до Нью-Йорка оставалось 340 миль. Легкие порывы ветра лишь временами наполняли паруса. Это было тяжелым испытанием для нервов яхтсмена.

Наконец 4 июля вечером Чичестер увидел свет маяка Амброз, а вскоре "Джипси-Мот III" пересекла линию финиша.

Чичестер преодолел Атлантический океан по трассе Плимут — Нью-Йорк за 33 дня, 15 часов и 7 минут, улучшив свой же рекорд на семь дней. Он во второй раз показал пример великолепной стойкости. "Когда я путешествую один, то чувствую себя вдвое сильнее. Если же плыву со спутниками, то меня не покидает беспокойство об их безопасности и удобстве. Нет, я определенно предпочитаю плавать в одиночку!"

Как и в первый раз, Чичестер сам повел яхту обратно в Англию. На этот раз ему помогал 16-летний сын. Чичестер возвратился в Англию с верой, что когда-нибудь сумеет преодолеть эту трассу за тридцать дней.

Подвиг, достойный великих мореплавателей

51. Билл Нанс — "Кардинал верту"

Знаменитая яхта "Кардинал верту", на которой Дэвид Льюис завоевал третье место в первой атлантической гонке яхтсменов-одиночек в 1960 году, ещё не раз демонстрировала высокие мореходные качества среди яхт этого класса.

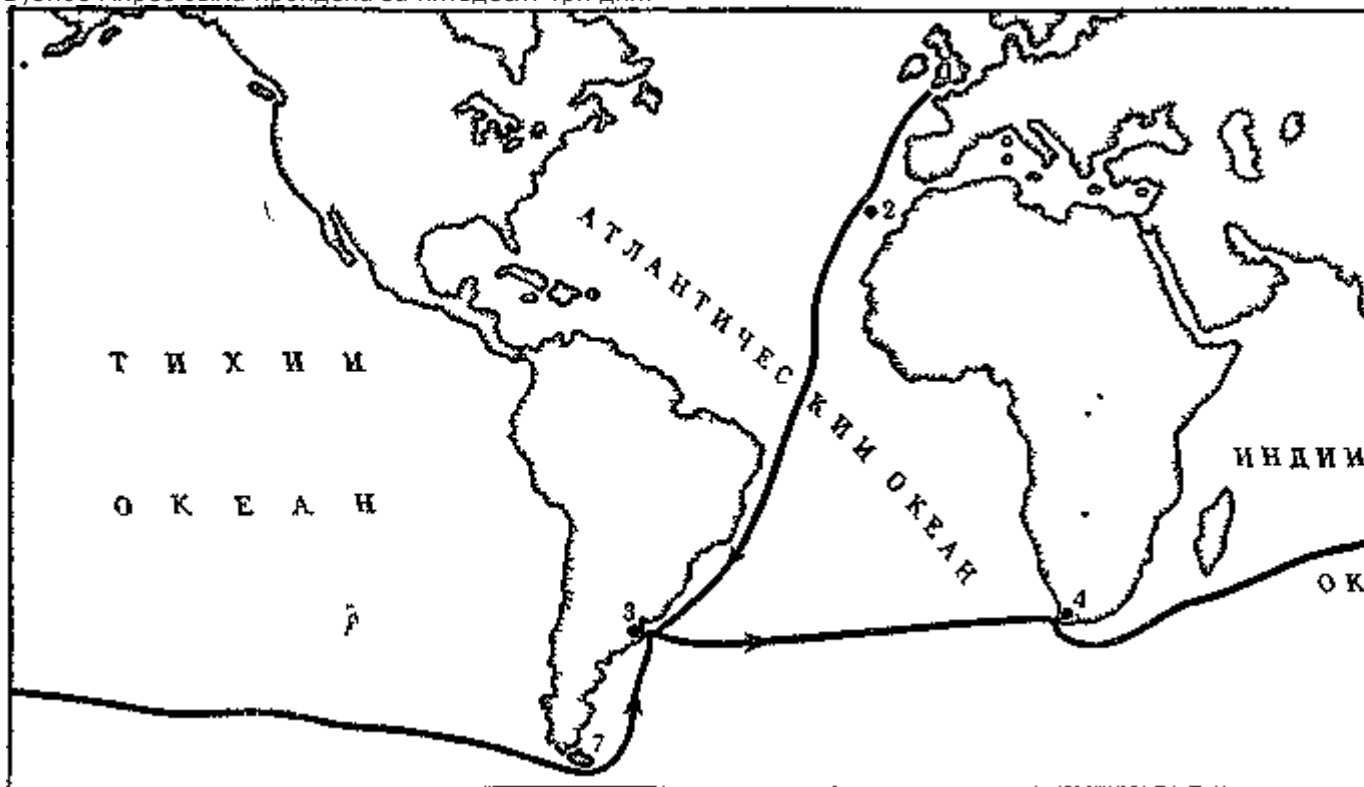
В сентябре 1962 года австралиец Билл Нанс, который приобрел эту яхту, вышел из Англии с целью предпринять кругосветное путешествие. Принимая во внимание средние размеры яхты (длина 7,7 метра, ширина 2,2 метра, осадка 1,4 метра, площадь парусов 51 квадратный метр), прекрасные результаты, достигнутые Нансом, ставят его в один ряд с такими знаменитыми мореплавателями, как Чичестер, Роуз и Джонстон.

Через Мадейру, Буэнос-Айрес и Кейптаун яхта "Кардинал верту" идет к Австралии. В тяжелых штормах Индийского океана яхта теряет часть мачты с такелажем. Нанс прошел 6800 миль по Индийскому океану за семьдесят пять дней и вошел в Фримантл под аварийными парусами.

Капитальный ремонт проводился в новозеландском порту Окленд, куда Нанс перешел, заменив мачту во Фримантле. 1 декабря 1964 года Нанс выходит из Окленда, направляясь к "ревушим сороковым".

Расстояние в 2000 миль от Окленда до мыса Горн яхта преодолевает за две недели, идя при сильном, но благоприятном ветре. 30 декабря Пане попадает в шторм, но он не задержал яхту.

7 января 1965 года в условиях хорошей погоды Нанс обигает мыс Горн. Трудно сказать, как яхта перенесла бы знаменитые штормы грозного мыса Горн, но 6500-мильная трасса Окленд — Буэнос-Айрес была пройдена за пятьдесят три дня!



Кругосветная трасса Билла Нанса.

1 — Англия; 2 — Фуншал (остров Мадейра); 3 — Буэнос-Айрес; 4 — Кейптаун; 5 — Фримантл (Австралия); 6 — Окленд (Новая Зеландия); 7 — мыс Горн; 8 — Буэнос-Айрес.

Таким образом, Билл Нанс обогнул земной шар и при этом только пять раз заходил в порты.

Затем Нанс поплыл от устья Ла-Платы к острову Антигуа (Малые Антильские острова), преодолевая под полными парусами до 180 миль в сутки. Так закончилось великолепное путешествие Нанса, во время которого яхта прошла 31000 миль.

Последний рейс Лекомба

52. Рене Лекомб — "1000 вех"

После рейса на плоту через Атлантику Рене Лекомб остался жить на Антильских островах, где преподавал французскую литературу в сельской школе. Но океан продолжал беречь его душу, и Лекомб начал строить плот "1000 вех" (7,9X2,7 метра).

Поначалу плот вообще не желал плыть под парусом, дрейфуя с ветром. Перестройка дала результаты, и яхта-плот могла идти в полветра (галфвинд).

31 марта Лекомб покинул Гваделупу и, взяв курс на северо-восток, намеревался достичь берегов Франции. На палубе имелось немного оборудования и продовольствия, однако рация отсутствовала. Координаты моряку сообщали встречающиеся по пути суда.

Плот "1000 вех" медленно пересекал Атлантику, преимущественно в условиях встречных ветров. Но Лекомб не терял надежды и верил, что достигнет Франции. Там он хотел перестроить и оснастить яхту-плот, чтобы совершить кругосветное путешествие и обогнуть штормовой мыс Горн.

Однажды моряки советского дизель-электрохода "Альбатрос" заметили среди океана маленькое суденышко, комбинацию плота и яхты, с одиноким человеком на палубе. Когда моряки подошли ближе, они разглядели надпись на палубе "1000 bornes" ("1000 вех"). Лекомб попросил сообщить ему координаты. "За время плавания мне встретилось более пятидесяти судов, но только пять из них подошли ко мне, — сказал моряк экипажу "Альбатроса", — четыре из них были русскими. Русские очень отзывчивые люди..."

27 мая с греческого корабля видели, что в районе севернее Азорских островов в борьбе с волнами плот упорно продвигался на восток. Потом много дней спустя о моряке не поступало никаких известий. 7 июня команда португальского рыболовного судна, также в районе Азорских островов, видела, как плот Лекомба, лишенный такелажа, сражался со штормом. Дважды рыбаки пытались подойти, чтобы спасти Лекомба, но безуспешно. Позже его никто не встречал.

Вскоре выяснилась трагическая развязка: "1000 вех" разбился на скалах острова Флориш, наиболее выдающегося на запад острова Азорского архипелага. Португальские рыбаки нашли на скалистом берегу острова разбитое судно и обезображенные останки человека. По документам, найденным в закрытой металлической коробке, было установлено, что это не кто иной, как Лекомб.

На польской яхте в атлантический рейс

53. Стенли Яблонский — "Аметист"

Стенли Яблонский приехал в Польшу в середине мая 1963 года, чтобы на приобретенной в Гданьске яхте польского производства отправиться в одиночку через Атлантический океан.

Яблонский намеревался плыть из Плимута (Англия) северным маршрутом, который был трудным из-за сильных порывистых ветров. Задуманный одиночный рейс через океан был очень дерзким (у Яблонского не было особых успехов в парусном спорте).

Яхта уже была готова к плаванию и получила название "Аметист". Её размеры: длина 9,7 метра, ширина 2,5 метра, площадь парусов 40 квадратных метров. Последние приготовления проходили в спешке, поскольку Яблонский должен был достичь берегов Северной Америки до наступления поры осенних штормов, свирепствующих у её восточного побережья.

Он позаботился, чтобы его яхта была хорошо заметна в море, имела яркие ходовые огни и звуковую сирену для туманной погоды. Не забыл мореплаватель и радарный отражатель. (И в то же время Яблонский никак не хотел брать с собой спасательный плот.)

"Аметист" прошел три пробных рейса. Яхта оказалась превосходной, а её хозяин показал себя неплохим яхтсменом, умеющим управлять судном в любую погоду. На борт "Аметиста" были погружены запасы пресной воды и провианта, топливо для вспомогательного двигателя, газовый баллон для кухонной плиты и многое другое.

Навигационное оборудование включало компас, комплект морских карт, секстан и небольшой транзисторный радиоприемник для приема метеорологических сводок.

Те, кто пришел проводить 1 июня мореплавателя в далекое путешествие, были полны тревоги и опасений. По советам специалистов Яблонский в последний момент отказался от северного маршрута и решил плыть более безопасным путем — к берегам Западной Африки и через океан в тропических широтах к Антильским островам.

К вечеру "Аметист" был уже далеко в море. Сильный ветер и волны трепали яхту, палубу заливала вода. Промокший до нитки Яблонский не мог отойти от руля. Прошли ещё сутки. Ветер крепчал, а волны становились ещё выше. Вода проникла вниз в каюту, где были его постель, продовольствие и карты. Яблонский несколько раз спускался в каюту, чтобы приготовить себе чай, но залитая водой газовая плита никак не зажигалась. После двух дней очень тяжелого плавания "Аметист" завернул в рыбачий порт Леба (Польша). Моряк был измучен, а его израненные руки нуждались в медицинской помощи.

Но уже на следующий день он отправился в дальнейший путь. Погода не улучшилась; большие волны всё время набегали на яхту. 7 июня "Аметист" миновал Свиноуйсьце и при семибалльном ветре обогнул мыс Аркона. Неожиданно упала мачта, пролетев в нескольких сантиметрах от головы моряка. Яхта накренилась и стала набирать воду. В изнуряющей борьбе со штормом Яблонский начал терять веру в спасение судна, дрейфовавшего без ходовых огней, залитых водой. Он ежеминутно запускал сигнальные ракеты в надежде на помощь. Лишь через несколько часов Яблонского заметили с проходившего корабля и предложили ему буксир. Но мореплаватель отказался от буксировки, и корабль быстро удалился.

С большим трудом Яблонскому удалось довести "Аметист" до маленькой датской рыбачьей пристани, где местные рыбаки помогли ему исправить повреждения. Через несколько дней Яблонский провел яхту через Кильский канал и снова попал в шторм. Продвигаясь вперед, моряк ввел яхту в Ла-Манш, в штормовых условиях прошел вдоль английского берега, направляясь от Дувра к острову Уайт, и, миновав его, вошел в бухту и порт Уэймут. Здесь он переоборудовал газовую плиту, пополнил запасы продовольствия и, зайдя в Плимут, направился к Бискайскому заливу и далее к берегам Африки.

К этому времени Яблонский уже хорошо приспособился к жизни на яхте, но ему докучали сырость и однообразное питание. Рыбу он не ловил. В свободное время слушал радио и читал. После короткой остановки в Лиссабоне Яблонский двинулся к Канарским островам.

28 июля "Аметист" достиг острова Гран-Канария. Яблонский разрешает себе небольшой отдых, сочетая его с ремонтом яхты, изрядно потрепанной в трудном переходе в Балтийском и Северном морях. Прекрасный климат, покой и красота Канарских островов благотворно действуют на моряка.



Трасса рейса Стенли Яблонского.

1 — Гданьск; 2 — Кильский канал; 3 — Ла-Манш; 4 — Плимут; 5 — Лиссабон; 6 — Канарские острова; 7 — Норфолк (США).

1 августа Стенли Яблонский, полный сил и веры в себя, поднял паруса и направился на запад. Впереди 3000 миль в океанских просторах. Сразу же после выхода яхта попала в шторм. Август не самая подходящая пора для плавания в тех местах, ибо в это время здесь проходят жестокие тропические циклоны — виновники многих кораблекрушений. Поэтому Яблонский старался плыть с возможно большей скоростью.

Неся два стакселя, наполняемых порывами пассата, "Аметист" мчался, спокойно покачиваясь на пологой океанской волне. Моряк уже освоил технику плавания с закрепленным рулем, не опасаясь отклонения от курса. Обладая уравновешенным характером, моряк хорошо переносил одиночество.

Суточные переходы "Аметиста" составляли не менее 120 миль. В начале сентября яхта уже приближалась к Антильским островам. Именно здесь наиболее вероятны тропические циклоны. Яблонский внимательно слушает радиопередачи, но с далекой земли к нему доносятся лишь танцевальные мелодии. Вскоре он стал принимать радиопередачи из Майами. Однажды ночью,

когда "Аметист" находился примерно в ста милях от берегов Северной Америки, по радио было передано сообщение, что ураган "Бэла", причинивший немалый ущерб на континенте, движется в направлении на северо-восток. А утром Яблонский услышал новое сообщение — о том, что "Бэла" проходит примерно в 50 милях от "Аметиста". Моряк быстро приготовил яхту к шторму: спустил паруса и закрепил на палубе всё, что могло быть унесено волнами.

При полном безветрии Яблонский ждал прихода шторма. Яхта шла лишь под малым штормовым гротом. Наконец яхта вошла в штормовую полосу. Яростные волны перекатывались через палубу, проникая во внутреннее помещение яхты. Попытки запустить двигатель не увенчались успехом. Три дня и три ночи одинокий моряк боролся со стихией, сила шторма достигала 11 баллов. До нитки промокший, весь в синяках, усталый и голодный, мореплаватель с облегчением встретил наступивший штиль.

Настали безветренные дни. Лишь временами неожиданно налетали порывистые шквалы. Это были тяжелые дни. Измученный сорокадневным плаванием, Яблонский ожидал ветра. Используя радиопеленгационное устройство, мореплаватель вел яхту к маяку Чесапик, на который едва не налетел в густой мгле. Сразу же за мысом Генри, образующим вместе с мысом Чарльз входные ворота в Чесапикский залив, 14 сентября, после сорока пяти дней плавания в одиночку, за милю до цели — Норфолка, Яблонский бросил якорь.

Но отдохнуть моряку не пришлось. Северный штормовой ветер сорвал яхту с якоря, и "Аметист" с залитым водой двигателем и вконец истрепанными парусами стал дрейфовать к берегу. Подаваемые Яблонским сигналы были замечены патрульным судном, которое и отбуксировало "Аметист" в Норфолк.

Семь тысяч миль, пройденные за сто семь дней плавания, свидетельствовали об искусстве мореплавателя и о достоинствах яхты, построенной польскими кораблестроителями. Американская пресса дала высокую оценку одиночному рейсу Яблонского.

Стенли Яблонский перенес тяготы плавания и был настолько доволен рейсом, что заявил: "Трудно вернуться к условиям обычной жизни, когда опять придется носить ботинки".

Патриарх океана

54. Уильям Уиллис — "Возраст не помеха"

Уильям Уиллис, прославившийся переходом на "Семи сестричках", не мог долго усидеть на суше. Совершенного им подвига хватило бы другому на всю жизнь, но он мечтает о новом, ещё более грандиозном путешествии.

На этот раз Уиллис отошел от своего принципа максимального приближения к природе. Новый плот "Возраст не помеха", являющийся в некотором роде тримараном, был построен из листовой стали. Три продолговатых понтона служили корпусом, на котором была настлана палуба. Плот имел 10 метров в длину и около 6 метров в ширину. По сравнению с бальсовым плотом "Возраст

не помеха" был в 2 раза легче и весил 6 тонн. Площадь парусов составляла около 50 квадратных метров.

Вместо бамбуковой каюты, так хорошо послужившей моряку в предыдущем рейсе, Уиллис соорудил на новом плоту небольшую кабину, обшитую жостью.

На палубе и в каюте размещалось всё необходимое для океанского плавания. Имелся комплект запасных парусов, чёлн и байдарка, печка для приготовления горячей пищи, разнообразное рыболовное оснащение, оружие и маломощная рация. Из навигационного оборудования Уиллис взял компас, секстан, комплект морских карт и лоций, а также транзисторный радиоприемник с пеленгаторным устройством.

Ночью 5 июля 1963 года плот "Возраст не помеха" незаметно отошел от берега Кальяо. Отсюда отправлялся в путешествие "Кон-Тики", здесь же стартовал и плот "Семь сестричек".

Свой рейс Уиллис планировал следующим образом: следуя вдоль берегов Перу, необходимо плыть в Перуанском течении по направлению к островам Галапагос, а затем войти в зону Южного пассатного течения, которое унесет плот прямо на запад, по трассе "Кон-Тики" и "Семи сестричек". Следуя с пассатами в этом течении до 180-го меридиана, он предполагал спуститься на юг и, пройдя мимо островов Самоа, Фиджи и Новой Каледонии, войти в Восточно-Австралийское течение и наконец достичь цели — Австралии, точнее, Сиднея.

Уиллис имел огромный опыт плавания под парусами, был знатоком ветров и течений и мог позволить себе подобное путешествие даже на таком экспериментальном судне, как "Возраст не помеха". Но не надо забывать, что ему уже было 70 лет.

С первых же дней Уиллис вынужден был вкладывать в управление плотом всю свою энергию. Хотя плот предварительно проходил испытания, рейс в океане оказался нелегким. Надрываясь в работе с парусами и заклинивающимися рулями, короткие минуты передышки мореплаватель посвящал приготовлению пищи для себя и своего "экипажа" — двух кошек.

Рейс становился всё труднее. Плот оказался слишком легким и его бросало на высоких волнах из стороны в сторону. Ударами волн были вскоре повреждены оба симметрично расположенных руля-поворота, и плот потерял способность маневрировать. Семидесятилетний моряк безуспешно пытался устранить повреждения. Когда он, сидя в маленькой байдарке, осматривал рули, оборвался конец, связывающий его с плотом. "Я греб изо всех сил. К счастью, основной парус не был поднят, иначе я не догнал бы плот".

Прошла неделя, позади осталось 500 миль, на траверзе — мыс Париньяс.

Поврежденные рули окончательно вышли из строя, и исправить их было невозможно. Уиллис на все лады проклинал замысел постройки металлического плота, а Перуанское течение миля за милей увлекало его всё дальше и дальше на север.

Мореплаватель попытался изменить курс и плыть уже не обратно к Перу, как намеревался первоначально, а хотя бы к Эквадору, где он мог бы "выбросить проклятое железо" и построить новый плот из надежного бальсового дерева. Однако ветры и течение не позволили приблизиться к континенту. Мореплавателю оставалось только ждать. Наконец мощное Южное пассатное течение подхватило плот.

Теперь у Уиллиса был только один шанс: если он хочет достичь Австралии, то должен любой ценой держаться левой стороны течения; если это не удастся, он будет без конца плыть на запад, пока его не выбросит на берег Новой Гвинеи или Молуккских островов (исключая, конечно, чудовищную перспективу попасть в проходящее севернее Межпассатное противотечение, которое от Новой Гвинеи может погнать плот обратно на 10000 миль, вплоть до берегов Центральной Америки).

Моряк это знал и, маневрируя с помощью парусов и аварийного руля, направлял свой плот на юг. Он недосыпал, работал сверх сил, предусмотрительно экономил продовольствие и пресную воду и упорно вёл плот на юг. Вместе с кошками, которые быстро привыкли к морской жизни, Уиллис питался в основном летучими рыбами. Жестяной домик частично защищал его от солнечного зноя, холодного дождя и сильного ветра.

Но пожалуй, тяжелее всякой работы был постоянный страх за целостность металлических понтонов. Если металл будет поврежден коррозией, спасения нет — плот потеряет плавучесть и тяжесть металла увлечет его в пучину океана.

Запас продовольствия (как и в предыдущем рейсе, весьма скромный: мука, мед, крупы и небольшое количество пресной воды) был на сей раз размещен надежнее, и Уиллис расходовал его с большой осторожностью. Опыт подсказывал, что вместо месяца или двух дрейф может затянуться на все пять месяцев. Сильные ветры и крутые вспененные волны по-прежнему обрушивались на плот. Но даже в самые тяжелые минуты, когда водяная лавина перекатывалась через плот, зловеще шурша по жестяной крыше какюты, а небо было черным от туч, Уиллис не терял надежды. Так проходили дни и недели.

В конце октября Уиллис отметил сто пятнадцать дней пребывания в океане. Запасы продовольствия уменьшались, а плот, как выяснилось, был совершенно не способен к маневренному плаванию среди рассеянных на пути к Австралии островов. Сам Уиллис, изнуренный четырехмесячным плаванием, нуждался в отдыхе. Возможно, настойчивый мореплаватель мог бы попытаться преодолеть 3000 миль, отделяющие его от Австралии, но океан вынудил его прервать путешествие. На "Возраст не помеха" внезапно обрушился шторм. Огромные волны наваливались на плот. Окончательно ослабевший Уиллис понял, что тянуть дальше нельзя. Если помощь не подоспеет, плот пойдет ко дну.

Не без колебаний моряк решил послать в эфир сигнал "SOS". Но его никто, правда, не услышал...

При сильном ветре, в штормовых волнах "Возраст не помеха" шел на запад. Когда плот, по расчетам Уиллиса, должен был уже достигнуть Западного Самоа, погода ухудшилась и видимость упала до нескольких сот метров. Моряк, с трудом удерживаясь на палубе, жадно всматривался в горизонт. Так проходили часы. Внезапно показался берег. Уиллис тут же поставил плот так, чтобы уменьшить дрейф, и стал подавать сигналы о помощи. К сожалению, никто не мог его заметить. Берег острова Уполу становился всё ближе, и моряк понял, что над ним нависла угроза быть выброшенным на коралловый риф; и не трудно себе представить, каким был бы эпилог.

В последний момент Уиллис заметил узкий проход в рифах, окаймляющих остров, и попытался направить туда плот. На пенных гребнях прибойных волн плот пролетел через проход в коралловых рифах у Фальнела в десяти километрах от Апия, благополучно доставив своего капитана и экипаж в спокойные воды. Всё произошло столь молниеносно, что экипаж моторной лодки, вышедшей из порта на помощь "терпящему кораблекрушение", мог только удивляться, что вздымавшийся и дыбившийся на прибойных волнах плот спокойно входит в лагуну. Уиллис был измучен и едва отвечал на вопросы, плот находился в жалком состоянии, промокшие кошки отфыркивались, сидя на надстройке.

Это случилось 11 октября 1963 года. 7500-мильное океанское плавание на неуправляемом плоту стало достоянием истории.

Под заботливой опекой островитян Уиллис быстро восстановил силы.

На следующий год стойкий мореплаватель отремонтировал свой плот и подготовился ко второй части грандиозного рейса через океан. Вечером 26 июня "Возраст не помеха" покинул гостеприимный Уполу и бесшумно заскользил в океан.

Теперь мореплаватель легко справлялся с парусами и плотом. Австралия по сравнению с далеким Перу казалась близкой. Увы! Уже на следующий день ветер ослаб, а потом и вовсе затих. Сильные течения начали сносить плот на юг, обратно к острову Уполу. Остров с его грозными коралловыми рифами неотвратимо приближался.

Уиллис, которому опыт подсказывал, что в таких случаях следует ждать, спокойно переносил докучливый штиль. Конечно, давалось это ему нелегко. Примерно два месяца назад попавшее в такую же ситуацию японское судно "Кабасаки", в полном безветрии увлекаемое течением, разбилось на коралловых рифах острова Савайи, лежащего вблизи Уполу. Наконец ветер, как бы желая вознаградить моряка за прошлогодние неприятности, наполнил паруса. "Возраст не помеха" снова двинулся в путь.

Настали дни удачи. Подгоняемый пассатом плот неуклонно двигался на запад. Прошла неделя, потом другая, а ветер всё не прекращался. Ответвление Южного пассатного течения в

районе Новых Гебрид разделяется на два потока: правый сворачивает к Коралловому морю, а левый пробивается между островами в Тасманово море. Плот сносило вправо, и он, несмотря на старания Уиллиса, всё больше отдалялся от намеченного маршрута.

Ветер, в течение трех недель дувший с умеренной силой, перешел в ураган. Снова начался ад. Гигантские волны грозили разломать или затопить плот. Большую часть времени моряк проводил в своей каюте, лишь иногда появляясь на палубе, чтобы проверить паруса и оснастку.

Эта часть рейса была особенно трудной. 6 августа, через шесть недель после выхода из Уполу, погода ухудшилась ещё больше, и Уиллис вынужден был часто рифовать паруса, а иногда и совсем спускать их. Однажды неожиданно лопнула ванта. Державшийся за неё Уиллис потерял равновесие и упал навзничь, ударившись о мачту. В сознание моряка привели волны, окатившие его с ног до головы. После нескольких неудачных попыток подняться Уиллис снова потерял равновесие и упал, с трудом перенося острую боль. Оказалось, что он не может владеть ногами. Собрав последние силы, моряк вполз в каюту и опять потерял сознание.

Шесть дней и ночей Уиллис пролежал без движения, не понимая, что с ним происходит. Повторился тот же приступ, что свалил его в первом рейсе. "Я не из тех, кто любит носиться со своими болезнями, — напишет он позже, — но в те дни я готов был кричать от боли и страха". Плот тем временем отнесло на север, и он очутился в 150 милях от Соломоновых островов. Придя в себя, Уиллис обдумывал, есть ли у него какие-то шансы остаться в живых. Увы!.. Их было мало. Временами паралич несколько отступал и моряк мог шевелить пальцами ног. В эти моменты он, мобилизовав все силы, пытался упражнениями вернуть подвижность ног. Настойчивость принесла свои плоды — вначале подвижность обрели ступни, потом колени... и вскоре он смог двигаться.

Уиллис поставил запасной парус и, пользуясь попутным ветром, направил плот на юго-запад, чтобы выправить курс. Правда, шансы попасть в Сидней были ничтожны, так как "Возраст не помеха" ещё не вошел в Восточно-Австралийское течение, а находясь под влиянием течения, идущего на запад, он скорее мог быть отнесен в Торресов пролив. Дни шли, пресная вода была на исходе, не хватало еды. Штили так часто задерживали движение плота, что мореплаватель вообще потерял надежду когда-либо увидеть землю.

19 августа Уиллис отметил свой день рождения. Ему исполнился семьдесят один год. Плот находился в Коралловом море и настойчиво продвигался на запад.

Когда стемнело, Уиллис увидел справа по борту на горизонте огни корабля. Судно приближалось и, заметив сигналы Уиллиса, подошло к плоту. С палубы корабля спросили:

— Кто вы?

— Уильям Уиллис, капитан "Возраст не помеха", иду из Апиа в Сидней.

— Взять вас на борт?

— Нет, — ответил Уиллис.

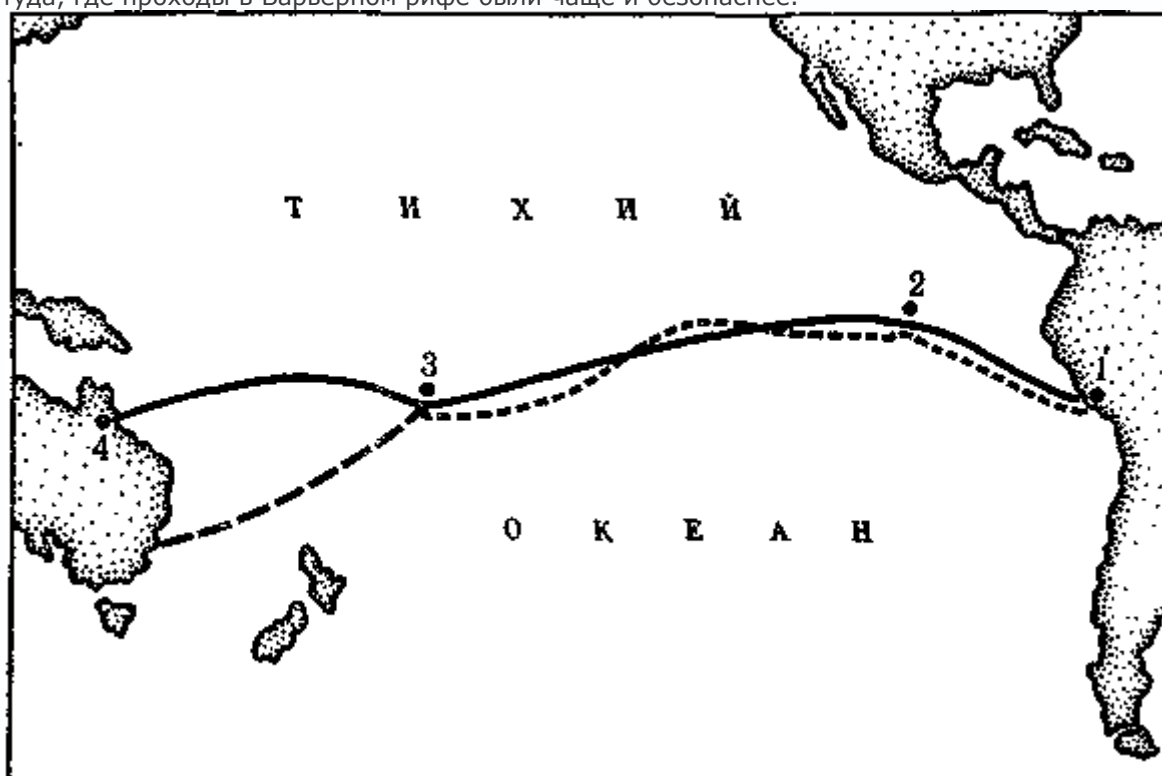
— Что вам нужно?

— Прошу сообщить о нашей встрече.

— Хорошо, — донеслось с корабля. — Мы тоже идем в Сидней.

Судно удалилось, и Уиллис опять остался наедине с волнами и ветрами...

Плот шёл на юго-запад, с каждым днем приближаясь к Большому Барьерному рифу — аванпосту Квинсленда. Плавание становилось всё труднее, надо было осторожно маневрировать среди коралловых рифов, мелей и островков. Направляемый уверенной рукой, плот счастливо обошел все препятствия. Проходя мимо коралловых рифов, Уиллис видел, как волны взбивают над ними султаны пены. Оценив грозящую опасность, моряк стремился удержать плот на безопасном расстоянии от кипени. Успешно маневрируя, Уиллис неуклонно пробирался на юг — туда, где проходы в Барьерном рифе были чаще и безопаснее.



Трасса второго путешествия Уиллиса (пунктиром обозначена трасса первого рейса, прерывистой линией — планируемая трасса от островов Самоа до Сиднея).

1 — Кальяо (Перу); 2 — острова Галапагос; 3 — Апия (острова Западные Самоа); 4 — Таунсвилл (Австралия).

8 сентября внезапно поднявшийся западный ветер понес плот прямо на рифы. Все усилия Уиллиса были напрасны. Плот засел на коралловом рифе. Острые выступы кораллов впились в дно понтонов, и казалось, что нет силы, которая могла бы снять с них плот. Отовсюду накатывались водяные валы. Так прошла ночь. Однако сталь понтонов оказалась сильнее коралловых зубцов. На рассвете набежала огромная волна, плот затрещал так, как если бы

собирался рассыпаться, затем приподнялся и, в то время как Уиллис, не веря своим глазам, повторял: "Чудо, истинное чудо!" — соскользнул с кораллового рифа и мягко осел на песчаный, залитый солнцем пляж...

Уиллис сошел на берег и, шатаясь от усталости, побрел на поиски людей.

Путешествие закончилось. После семидесяти пяти дней пребывания в море "Возраст не помеха" достиг Австралии южнее Таунсвилла.

В том же году Уильям Уиллис — победитель Тихого океана — осуществил ещё один рейс на перевезенном в Нью-Йорк норовистом, но верном плоту "Возраст не помеха". На этот раз в продолжавшемся около часа рейсе Уиллис пересек реку Гудзон, чтобы причалить у статуи Свободы. Здесь и был установлен знаменитый плот.

Вторые атлантические гонки яхтсменов-одиночек

55. Эрик Табарли — "Пен-Дюйк II"

Фрэнсис Чичестер — "Джипси-Мот III"

Вэл Хауэлз — "Акка" и другие

Очередная, вторая атлантическая регата яхтсменов-одиночек вызвала ещё больший интерес, чем первая. Всего стартовало 15 яхтсменов в возрасте от 28 до 63 лет. Их яхты были разных типов. Самой большой была яхта "Пен-Дюйк II" (13,6 метра в длину, 3,4 метра в ширину, 2,2 метра осадки, с площадью парусов 63 квадратных метра, капитан — Табарли). Самую маленькую яхту "Голиф" (6,5 метра длины, 2,3 метра ширины, парусность 30 квадратных метров), как и четыре года назад, вёл Лакомб. Яхты отличались не только размерами. Впервые на старт вышли многокорпусные суда: два катамарана и двухмачтовый тримаран. Две яхты (в том числе "Джестер" Хазлера) имели такое же парусное вооружение, как у восточных джонок.

23 мая 1964 года в 10 часов утра 15 яхт отправились в далекий путь.

Уже через несколько дней стало ясно, что наиболее серьезными конкурентами будут Табарли, Чичестер, Хауэлз, Роуз и Хазлер. Лидировал Эрик Табарли, 33-летний лейтенант французского флота, имевший многолетний опыт в морском парусном спорте. Его имя как высококлассного яхтсмена было широко известно во Франции и за границей. Яхта Табарли "Пен-Дюйк II" была построена специально для этого состязания. Это был кэч очень прочной конструкции. Несколько подпалубных помещений обеспечивали большие удобства. Штурвал в каюте и плексигласовый купол позволяли управлять парусником непосредственно из помещения. Кроме того, "Пен-Дюйк II" имел хорошее современное оборудование.

Чичестер, заявивший, что сделает всё, чтобы победить во второй раз, и прежде всего закончить дистанцию за 30 дней (чего ему не удалось сделать в 1962 году), совершенно не огорчился, когда узнал, что лидирует Табарли. Опытный мореплаватель прекрасно знал, что опасаться надо и остальных — прежде всего Хауэлза, чернобородого викинга почти

двухметрового роста, и Хазлера с его экспериментальным "Джестером" (на котором Хазлер четыре года назад занял второе место), несущим парус, как у джонки. Мчась на запад на "Джипси-Мот III", Чичестер не знал, что не менее грозным соперником окажется 55-летний Алек Роуз, ведущий "Шалунью".

В первые дни гонок Табарли отмечает: "24 мая, воскресенье. Нет ветра, видимость плохая. Нет ничего хуже такой погоды. Я знаю, что течение несет меня со скоростью два-три узла в нужном направлении.... Около полудня мгла рассеивается и я вижу маяк Лонгшипс".

Через неделю перевес яхты Табарли над "Джипси-Мот III" составлял около 100 миль. Тем временем Чичестер старался нагнать соперника, используя всю парусность своей яхты.

31 мая ветер стихает. Яхтсмены, очутившиеся в штилевой полосе, могли рассчитывать на столь необходимый им отдых. Но отсутствие ветра вовсе не означает отсутствие работы.

Вот что пишет Табарли: "Целый час я работал, подобно моряку, огибающему мыс Горн. Нужно было спустить большой кливер, убрать спинакер, поднять стаксель, грот и бизань. И всё это напрасно. Наступил полный штиль с мертвой зыбью. Я стал выбирать шкоты грота и бизани, затем спустил кливера и оставил их на палубе, готовыми для подъема при первом дуновении ветра".

Вскоре Табарли сделал удручающее для себя открытие: повреждено устройство для автоматического управления яхтой. С тех пор, желая точно выдержать курс, моряк мог рассчитывать только на себя.

В то время когда 15 яхт настойчиво шли к далекому еще Североамериканскому континенту, знатоки и любители увлеченно обсуждали гонки. Заключались многочисленные пари. Особенно котировался Льюис, отважный и упорный моряк, стартовавший на катамаране. Принимая во внимание отсутствие встречных ветров, о чём сообщала пресса, знатоки считали, что "Реху Моана" Льюиса может развить значительную скорость.

При довольно сильном ветре, находясь почти посреди океана, Чичестер 3 июня обнаружил, что "Джипси-Мот III" стал понемногу наполняться водой. Он откачивал воду, но, как только помпа переставала работать, трюм вновь наполнялся. Положение становилось серьезным. К счастью, моряк смог связаться по радио с верфью в Плимуте и точно описал положение: течь возникла в носовой обшивке. Следуя полученным инструкциям, повреждение удалось устранить. Тем временем ветер усилился, и палуба мчавшейся с большим креном яхты то и дело погружалась в воду.

Вскоре налетел шторм, достигший на следующий день полной силы. Около половины суток "Джипси-Мот III" плывет, не поднимая парусов, переваливаясь в такт набегающим от кормы волнам. Чичестер постоянно начеку.

Уверенно лидирующий Табарли также переживал нелёгкие часы. В порывах восьмibalльного ветра, привязавшись, чтобы не упасть за борт, Табарли мог не только видеть, но и принимать на себя перекатывающиеся через "Пен-Дюйк II" гривы высоких волн. Плывая в ненастье по бурному штормовому морю, насквозь промокший, Табарли упорно вел свою яхту к находящемуся в 1500 милях финишу.

Для каждой из пятнадцати яхт гонки были событием особенным — каждая из них шла своей трассой и, естественно, в различных навигационных условиях. И в зависимости от размеров поразному переносила штормы, мертвую зыбь или шквалы.

Для многих яхтсменов неприятности начались с самого начала. Стартовав на цельнометаллическом шлюпе "Акка", Хауэлз, едва миновав буй Мелампус, столкнулся с моторной лодкой, повредившей ему автоматическое управление. После срочного ремонта "Акка" снова двинулась в путь, но через пять дней из-за неполадок с парусами вынуждена была завернуть в Ирландию, откуда вышла только через сутки. Благоприятные ветры позволили ей в течение десяти дней идти со скоростью 150 миль в сутки! Настойчивый чернобородый викинг, несмотря на большую потерю времени, сумел добиться третьего места, отстав от победителя на неполных пять дней.

У Льюиса было немало хлопот с катамараном. Правда, парусник прошел уже испытание в нелегком рейсе к Исландии, и на нём же мореплаватель совершил с семьей кругосветное путешествие. Однако в атлантических гонках судно показало себя не с лучшей стороны. В первую неделю "Реху Моана" прошла 800 миль и находилась в числе лидеров. Затем лопнул бом, и яхта уже не могла развивать большую скорость. Потом вышло из строя автоматическое управление. В результате Льюис занял седьмое место.

Эллисон, один из двух самых молодых, 28-летних участников состязания, стартовавший на великолепной яхте "Илала", пластмассовой шхуне с парусами, как у джонок, на двух безвантовых мачтах, также не избежал аварии. Примерно на середине трассы в сильный шторм яхта потеряла мачту и закончила гонку лишь восьмой.

Не только неприятности с яхтой или парусами являлись причиной неудач. Второй из числа самых молодых участников, Банкер — смелый, но не очень опытный моряк, плывший на яхте "Ванда Келеа" (девятое место среди малых яхт), в самом начале состязания упал с мачты и сломал руку в запястье.

С немалыми трудностями встретился и Жан Лакомб, как и в предыдущей регате плывший на самом маленьком судне. Его 6,5-метровую яхту "Голиф" в ночь с 8 на 9 июня при ураганном десятибалльном ветре огромные волны буквально положили на борт и едва не потопили. Но победил моряк, который, хотя и шел самой дальней трассой на самой маленькой, а следовательно, теоретически на самой медленной яхте, занял тринадцатое место.

Баттерфильд также не мог пожаловаться на скуку. На его катамаране "Мисти Миллер", шедшем южной трассой, были повреждены бом, аккумуляторы, автоматическое управление и киль. Во время шторма ему пришлось укрыться на Азорских островах для ремонта.

Чэффей, также шедший южной трассой, вынужден был зайти в порт из-за лопнувшего штага. Финиша он достиг одиннадцатым.

Единственный тримаран, ведомый Келсолом, также не был пощажен океаном. После нескольких благополучных дней оторвался руль, а в корпусе обнаружилась течь. Моряк вынужден был вернуться в Плимут и вновь стартовать через месяц, заняв в состязании двенадцатое место.

От увлекательной борьбы пришлось отказаться лишь Мак-Карди, шедшему на "Тамми Нори" (12,35 метра длины). Через несколько дней после старта вышло из строя электрооборудование, что сделало невозможной радионавигацию и освещение яхты. А после поломки хронометра Мак-Карди не мог определять местоположение яхты. От Азорских островов он повернул в Плимут и хотел стартовать заново. Однако затем отказался от участия в гонках.

15 июня головная группа участников гонок находилась в районе Ньюфаундленда, а лидирующий "Пен-Дюк II" плыл вблизи острова Сейбл. В тот день со специально посланного самолета сообщили, что яхта Табарли находится в ста милях от Галифакса, приближаясь к финишу.

Переменные ветры, чередующиеся со штилями, создавали немалые затруднения. 17 июня Табарли, маневрируя и меняя паруса, блуждал в тумане среди изменчивых течений.

В тот же день, в 10.45, "Пен-Дюк II" пересек линию финиша. "Вы первый, — услышал Табарли. — Победа! Ваше время — 27 дней, 3 часа, 56 минут".

Из радиопередачи Чичестер уже знал о победе Табарли, и одним из первых послал ему поздравление. С этой минуты Чичестер боролся уже только со временем. "Джипси-Мот III" пришла к финишу только утром 22 июня, заняв почетное второе место. Время — 29 дней 23 часа 57 минут. Чичестер сдержал данное два года назад обещание: проплыть менее чем за тридцать дней.

Через два дня финишировал Хауэлз, занявший третье место. Четвертым прибыл Роуз. Пятым достиг финиша Хазлер, шестым — Хауэлл. Потом прибыли остальные участники — тоже измученные, невыспавшиеся, промокшие, но улыбающиеся и преисполненные радостью победы над океаном. Некоторым из них было суждено вновь встретиться через четыре года.

Атлантику побеждает мини-яхта

6. Джон Райдинг — "Си эг"

Самой маленькой парусной лодкой всех времен, которая пересекла океан, была "Си эг", имевшая в длину всего 3,6 метра (короче "Саполио" на 70 сантиметров).

Англичанин Джон Райдинг собирался принять участие в трансатлантической гонке 1964 года, но построенный по его проекту миниатюрный шлюп "Си эг" был отвергнут комиссией. "Слишком уж мал и непрочен", — говорилось в заключении.

Но Джон Райдинг не оставил мысли преодолеть океан на своей миниатюрной яхте. В июле 1964 года он вышел из Плимута и, несмотря на сложные атмосферные условия, достиг острова Флориш (Азорские острова). Там он провел зиму.

Летом 1965 года Райдинг простился с Азорскими островами и, взяв курс на Бермуды, пересек северную часть Атлантического океана в западном направлении.

Через шестьдесят семь дней плавания измученный, но счастливый Райдинг достиг Бермудских островов и причалил близ их столицы — Гамильтона.

После отдыха на Бермудах Райдинг взял курс к Американскому континенту. На преодоление последнего участка пути ушел двадцать один день. Моряк прибыл в Ньюпорт 16 августа 1965 года.

Репортерам Райдинг заявил, что свой рейс рассматривает как подготовку к кругосветному путешествию. Согласно последним газетным сообщениям, Райдинг погиб во время предпринятого им три года тому назад плавания в одиночку вокруг света.

До финиша осталось лишь 3000 миль

57. Пьер Обуару — "Нео ван"

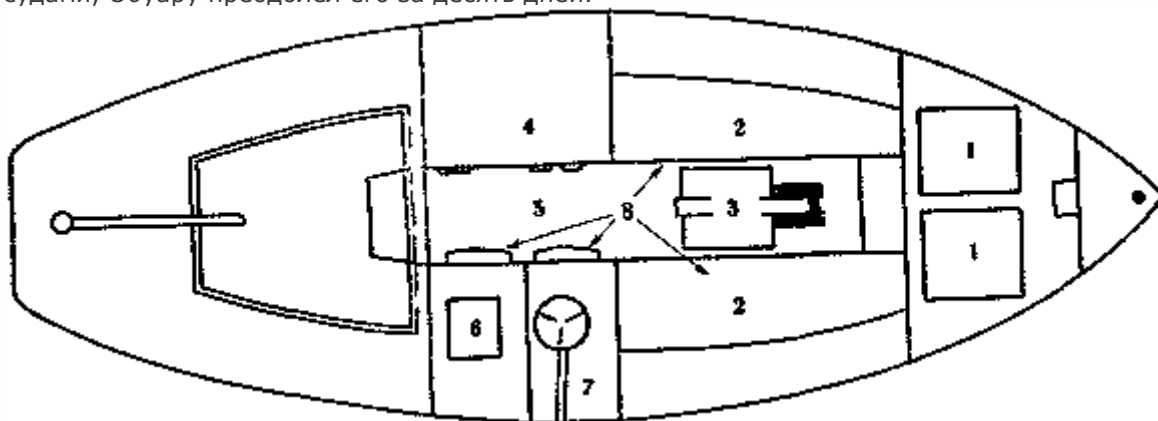
22 сентября 1964 года от побережья Бретани отошел шлюп "Нео ван" с Пьером Обуару на борту, который был пятым из числа знаменитых французских мореплавателей-одиночек.

За свои тридцать с небольшим лет Обуару не представился случай близко познакомиться с морем. Выросший вдали от побережья, он знал море лишь по книгам о путешествиях. Читая книги своих великих предшественников — Жербо, Бернико, Бардьо и Ле Тумелена, — он решает, не смущаясь отсутствием опыта, совершить в одиночку кругосветное плавание. В течение многих лет Обуару работал шофером, экономя деньги, пока наконец смог купить яхту, прослужившую к тому времени уже 15 лет.

"Нео ван" был шлюпом длиной 8,2 метра, шириной — 2,4 метра, с осадкой — 1,5 метра и площадью парусов — 32 квадратных метра. Корпус судна имел традиционную форму и был далеко не в лучшем состоянии. В принципе шлюп был непригоден для плавания в открытом море. Хотя судно имело вспомогательный двигатель, на нем не было удобного кокпита, резервуаров для топлива и пресной воды, а его такелаж не гарантировал, что 10-метровая мачта устоит против напора штормового ветра.

На ремонт и оснащение ушло много времени. Однако из-за отсутствия опыта и недостатка средств парусник к моменту отплытия ещё не был полностью экипирован.

Осенние воды Бискайского залива являются суровым экзаменатором. Возясь с парусами и рулем, страдая от ударов волн и качки, Обуару в нелегком плавании продвигался на юго-запад, приобретая первый опыт мореходства. На преодоление пути от Ла-Трините до Фуншала на Мадейре ушло четыре недели. Следующий участок, до Канарских островов, был более легким и, несмотря на болезнь и постоянное опасение столкнуться с многочисленными на этой трассе судами, Обуару преодолел его за десять дней.



План "Нео ван".

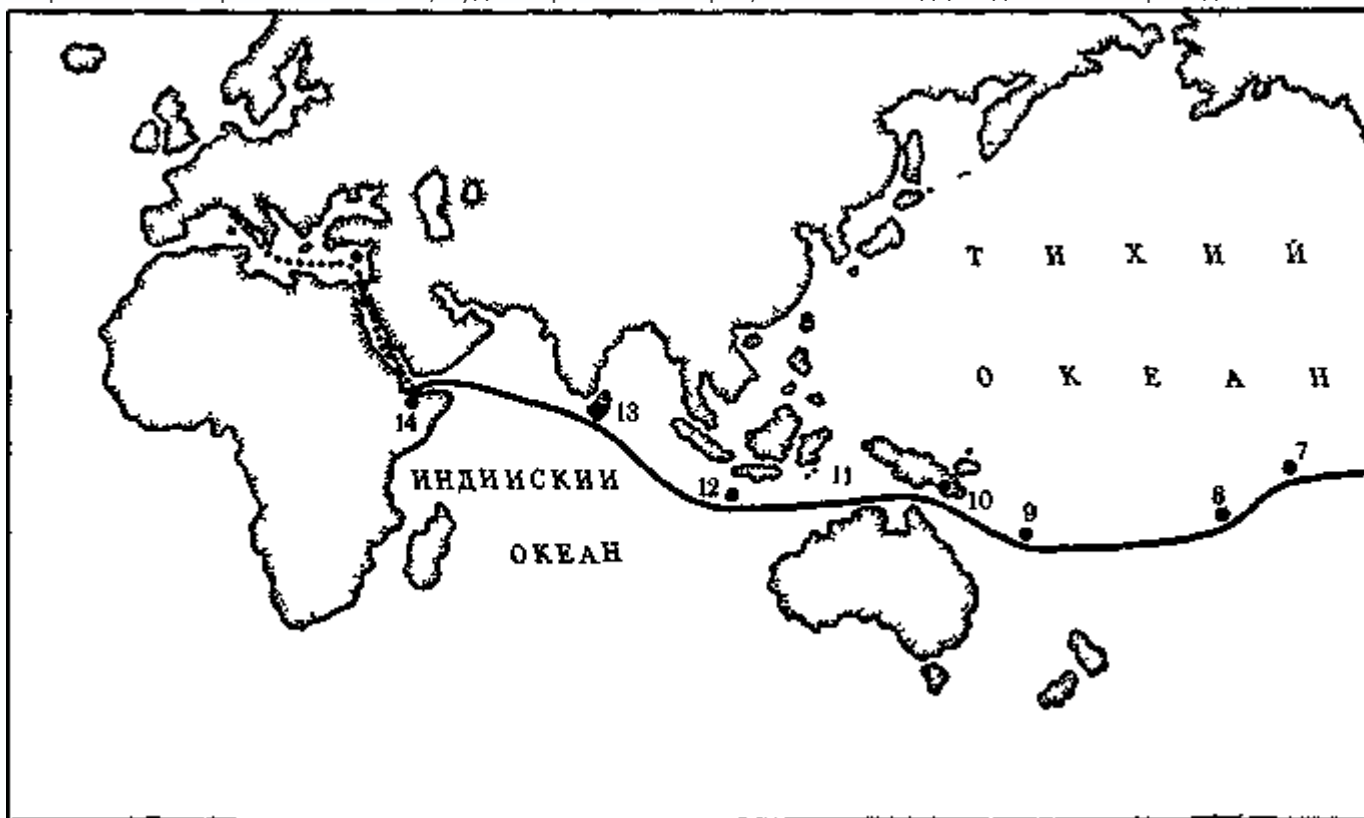
1 носовые люки; 2 — койки; 3 — стол; 4 — навигационный стол; 5 — кабины; 6 — умывальник; 7 — камбуз; 8 — шкафы и полки.

Зайдя в Лас-Пальмас, путешественник начал ремонтировать судно, которое после пятинедельного плавания из-за течи в корпусе было непригодно для продолжения рейса. 12 ноября "Нео ван", свежеразкрашенный и снабженный необходимыми лоциями, был готов к продолжению путешествия.

Для преодоления Атлантики это было самое идеальное время. Знатоки полагали, что парусник пересечет океан за месяц. Верил в это и Обуару. Но вскоре он понял, что управлять яхтой гораздо сложнее, чем водить грузовик. Огромные волны, коварные ветры, необходимость удерживать на курсе не имеющее автоматического управления судно превратили рейс в беспросветную, изнурительную работу. Всё это, вместе взятое, да к тому же отсутствие опыта, привело к тому, что Обуару не только не добрался до Малых Антильских островов к рождеству, но и новый 1965 год встретил в одиночестве, качаясь среди волн. Только 2 января после более чем пятидесятидневного плавания изнуренный мореплавателю достиг острова Мартиники, этой Мекки кругосветников, бросив якорь в Фор-де-Франс.

Из бесед с экипажами других яхт Обуару установил, что основной причиной трехнедельного опоздания было неподходящее парусное вооружение судна, и решил сменить его. Результатов долго ждать не пришлось. Плывая под двумя симметричными стакселями, "Нео ван" за десять дней пересек Мексиканский залив и в середине февраля прибыл в Колон. Пройдя Панамский канал и

подготовив яхту к плаванию в Тихом океане, Обуару, невзирая на перенесенные тяготы, направился к островам Галапагос, куда и прибыл 30 марта, после семнадцатидневного перехода.



Трасса рейса Обуару.

1 — Бретань; 2 — Фуншал (остров Мадейра); 3 — Лас-Пальмас (Канарские острова); 4 — остров Мартиника; 5 — Колон; 6 — острова Галапагос; 7 — Маркизские острова; 8 — остров Таити; 9 — Новая Каледония; 10 — Порт-Морсби (Новая Гвинея); 11 — Арафурское море; 12 — остров Рождества; 13 — Коломбо (Цейлон); 14 — Джибути (Сомали).

Через три дня "Нео ван" двинулся к Полинезии. На этом этапе кругосветного пути Обуару проявил себя опытным моряком, не повторяя прежних ошибок. За тридцать три дня он достиг Маркизских островов, а затем, оставив слева по борту соблазнительный архипелаг Туамоту, через десять дней, 21 мая, достиг острова Таити. Подобно своим предшественникам, Обуару остановился в Папееэте.

На французской военно-морской базе Обуару отремонтировал парусник.

22 июня отдохнувший Обуару отправляется дальше, теперь уже в обратный путь. Петляя среди многочисленных островов, застревая на коралловых рифах, мужественно перенося заболевания, мореплаватель 8 августа прибывает в Новую Каледонию. Положение, в котором он очутился, было незавидным. Тяжело больной, за тысячи миль от дома, с мизерными средствами, Обуару всё же проявил огромную стойкость и исключительную силу воли. Пробыв на берегу два месяца (большую часть этого времени он провел в больнице), 2 октября Обуару покидает остров.

После трудного плавания к Новой Гвинее 19 октября он остановился в Порт-Морсби. Отсюда через восемь дней моряк поплыл через Торресов пролив, где порывистые ветры и коварные течения не раз угрожали судну (вспомогательный двигатель, к несчастью, не действовал). Затем через спокойное в эту пору Арафурское море "Нео ван" вышел в Индийский океан. Из-за встречных ветров Обуару достиг острова Рождества только 8 января 1966 года.

Дальнейшая часть пути — это напряженная гонка со временем. "Нео ван" уже не был годен для океанского плавания — корпус его так и рассыпался. Трудно было рассчитывать, что судно выдержит путь до Франции. Парусник медленно двигался к Цейлону. Обуару решил не идти вокруг мыса Доброй Надежды, так как в западной части Индийского океана должна была скоро наступить пора тропических циклонов, а после Цейлона направиться к Суэцкому каналу.

С каждым днем всё больше времени уходит на откачку воды из льяло. Положение становится настолько драматичным, что Обуару, готовясь покинуть яхту, мастерит спасательный плот. К тому же здоровье мореплавателя продолжает ухудшаться, он измучен и разочарован. Но всё же Обуару, напрягая последние силы, продолжает вести парусник на северо-запад. Он движется медленно, крайне медленно. И только 7 марта "Нео ван" причаливает в гавани Коломбо. Переход в 1500 миль занял сорок три дня.

Здесь Обуару ремонтирует судно и после трехнедельной стоянки на Цейлоне 30 марта направляется к Аденскому заливу. Спасательный плот всё время наготове. С удивительной последовательностью повторяются неприятности предыдущего этапа: резкое переутомление, течь в корпусе парусника, бесконечная откачка воды и отсутствие благоприятных ветров. После сорока пяти дней неустанной борьбы за то, чтобы удержать "Нео ван" на поверхности моря, 16 мая 1966 года Обуару подходит к Джибути. Для моряка и его судна это был предел возможностей.

Пьер Обуару вынужден был отказаться от завершения кругосветного путешествия. Принять это решение было тем более тяжело, что, кроме пользующегося дурной славой Красного моря, ему оставалось пройти лишь спокойное Средиземное море.

Большое приключение Роберта Мэнри

58. Роберт Мэнри — "Тинкербелл"

Роберт Мэнри, 48-летний рядовой репортер, с юношеских лет мечтал о большом приключении — рейсе через Атлантический океан.

Поднакопив денег, Мэнри покупает лодку для плавания у берегов, рассчитанную на двух человек. Четырехметровая лодка была далеко не новой. Мэнри соорудил на ней кабину, а также увеличил её остойчивость, снабдив своеобразным фальшкилем. Лодка имела глухую палубу, и, задраив люки, можно было не опасаться, что вниз попадет вода.

Мореходному искусству Мэнри учился по книгам. Пересечь Атлантику от берегов Соединенных Штатов до Британских островов он рассчитывал за шестьдесят дней, а продовольствия и пресной воды брал на девяносто дней. Прогноз погоды на июнь, июль и август обещал только четыре штормовых дня, и Мэнри решает не терять возможности плыть в хорошую погоду.

1 июня 1965 года Мэнри поднял красный грот и голубой генуэзский парус и без шума отплыл из Фалмута в штате Массачусетс, намереваясь финишировать в Фалмуте в Англии.

Мэнри, как и планировал с самого начала, плыл только днем, отводя ночь для сна. "Тинкербелл" не имел автоматического управления, и во время сна моряка он дрейфовал. Этот снос, естественно, значительно затягивал рейс. На время приготовления пищи Мэнри также вынужден был оставлять руль. В результате его "Тинкербелл" ("Колокольчик") был в движении всего лишь 12–14 часов в сутки. Мэнри считал, что главной опасностью для моряка, плывущего в одиночку, является переутомление, и старался любой ценой избежать этого.

Однако лишь через две недели Мэнри окончательно выработал свой распорядок дня. Он вставал до рассвета, завтракал, выходил на палубу и поднимал паруса. Солнце ещё не появлялось из-за горизонта, а моряк уже вёл яхту на восток. Когда солнце было уже достаточно высоко, он доставал секстан и определял своё местоположение. К полудню, когда Мэнри готовил себе холодную закуску, заменявшую ему обед, за кормой оставалось около 30 миль. Неутомимый моряк вел "Тинкербелл" до вечера, производя перед заходом солнца ещё одно определение своих координат. В 21.00 Мэнри спускал паруса, выпускал плавучий якорь, вывешивал сигнальный фонарь и ложился спать. "Тинкербелл" держался превосходно, справляясь с высокими волнами. Но Мэнри всё время боялся, что судно может опрокинуться. Во время штормов он тотчас же вытравливал плавучий якорь, а себя для страховки привязывал концом. Несмотря на это, большие вспененные волны шесть раз буквально выбрасывали его из кокпита. Благодаря своей хорошей физической подготовке моряк каждый раз быстро взбирался на палубу.

Мэнри накапливал опыт, и плавание становилось всё более приятным. Собираясь в рейс, он разложил продукты небольшими порциями в герметической упаковке. Консервы он разогревал на маленькой плитке. Основную пищу дополняли: креветки, персики, яблочный сок, кофе, сгущенное молоко, сладости и лакомство — пропаренное зерно, которое он приготавливал с водой и молоком. Помимо этого, в распоряжении моряка были витамины, в частности аскорбиновая кислота, как средство от цинги. Сто литров пресной воды являлись запасом и одновременно балластом для лодки. Пресная вода хранилась в пластмассовых бутылках. Когда бутылка опорожнялась, моряк наполнял ее морской водой, чтобы не уменьшать балласта.

Рейс прерывали докучливые штили, самый длинный из них продолжался около суток. Хлопанье парусов и стук такелажа очень раздражали моряка. У него появились галлюцинации —

кошмар моряков-одиночек. Мучила его солёная вода, особенно в первую часть рейса: она вызывала болячки и нарывы на коже рук, так что он с трудом мог завязывать и развязывать узлы.

Несмотря на массу трудностей, моряк верил, что рейс закончится успешно. Опасностей он не боялся, ибо имел на борту радиопередатчик, с помощью которого можно было в любой момент вызвать помощь, а также сигнальное зеркало и химикалии для окраски воды.

Однажды ночью он увидел свет, который сначала принял за выходящую из-за горизонта луну. К его ужасу, это был плывущий в его сторону корабль, прошедший, однако, в миле от "Тинкербелла". Грозные минуты Мэнри пережил, когда его лодка, плывущая без сигнального фонаря, оказалась на курсе советского судна, которое лишь в последний момент сумело свернуть. Капитан остановил корабль и не двинулся в путь, пока не убедился, что с лодкой ничего не случилось и что Мэнри в помощи не нуждается. Моряк с большой благодарностью вспоминал потом о встрече с советским судном.

Одиночный рейс требовал неустанного труда и изобретательности. Уже в первые дни у "Тинкербелла" сломался руль. К счастью, у моряка был запасной руль. Но через некоторое время он тоже сломался. Мэнри два дня стоял в дрейфе, пока мастерил новый руль из весла.

Однажды, когда "Тинкербелл" отделяло от берега около 280 миль, сильный ветер внезапно снес лодку с курса. Несколько дней об одиноком моряке не поступало никаких известий. Поиски результатов не дали. Тем большей была радость, когда "Тинкербелл" обнаружили в 50 милях от цели.

15 августа, готовясь ко сну, Мэнри увидел свет маяка Бишоп-Рок. Океан остался позади! Моряк вывесил флаг и после непродолжительного сна стал готовиться к высадке на берег.

16 августа закончилось одиночество Мэнри. Капитан английского фрегата, прибывшего эскортировать "Тинкербелл", с бутылкой молока в руке спустился в лодку и сердечно обнял моряка. Вскоре почетный эскорт увеличился. Вызванный по радио тральщик, также посланный для встречи с моряком, подошел к "Тинкербеллу", и с его палубы сошла в лодку жена Мэнри.

17 августа Мэнри, с трудом маневрируя среди множества разнообразных судов, приблизился к порту. Последние мили рейса Мэнри шел под почетным эскортом яхт, катеров и лодок. Три мили, оставшиеся до Фалмута, "Тинкербелл" буксировала моторная лодка. После семидесятивосьмидневного рейса Мэнри сошел на берег, восторженно приветствуемый жителями Фалмута.

Мэнри, опустившись на колени, поцеловал причал. Затем он с нежностью погладил борт лодки и сказал: "Ты хорошо послужила мне". Моряк проспал 15 часов. Когда он проснулся, то увидел полисмена, который арестовал его, разумеется символически, за прибытие в Англию без паспорта.

Обратный путь в США Мэнри совершил на борту лайнера "Купи Мэри". Его лодка была выставлена для публичного обозрения в помещении редакции газеты "Дейли миррор" в Лондоне.

Одна через Атлантику

59. Шарон Сайтс — "Си шарп"

Среди немногочисленных яхтсменок, которые в одиночку смело отправлялись в далекие океанские рейсы, следует назвать Шарон Сайтс. Путь в морские дали, проторенный в 1952 году Энн Дэвисон, до сих пор зовет женщин.

Скромная 33-летняя американка Шарон Сайтс, имея всего лишь четырехмесячный стаж плавания под парусами, 12 июня 1965 года вышла на небольшой яхте "Си шарп" из Калифорнии, имея на борту запас продовольствия на два — и пресной воды на три месяца. Сайтс отважно направилась к расположенным почти в 2500 милях Гавайским островам. В первую неделю океан был спокоен, дул слабый ветер. Но между 24 и 29 июня ветер усилился до восьми баллов. Потом погода установилась и яхта, идя под двумя стакселями, регулярно делала по 80–90 миль в сутки. 20 июля Сайтс увидела Дайамонд-Хед. 22 июля отважная яхтсменка после тридцати девяти дней, проведенных в океане, прибыла в Гонолулу. На яхте у Сайтс не было даже радиопередатчика: "Я хочу быть одна и не хочу ни с кем разговаривать".

Во время плавания Шарон Сайтс сломала кисть правой руки и до конца рейса не могла ничего делать этой рукой.

Как и приличествует женщине, Сайте сошла на берег в безупречно белых брюках, улыбающаяся, стыдливо пряча забинтованную руку. Она заявила: "Я плаваю, потому что испытываю потребность в этом".

Большой рейс шестнадцатилетнего капитана

60. Роберт Ли Грэхем — "Голубка"

Во второй половине XX века, когда одиночные океанские рейсы перестали быть сенсацией, когда каждый год кто-либо из моряков в одиночку завершает кругосветное путешествие, казалось бы, трудно рассчитывать привлечь внимание ещё одним таким плаванием.

Но и среди них встречаются вояжи, совершенно непохожие на предыдущие. Такими путешествиями были трансатлантический одиночный рейс 41-летнего Роберта Мэнри на четырехметровом "Тинкербелле" и смелый кругосветный рейс Чичестера с единственным заходом в порт. К необыкновенным плаваниям относится и рейс через три океана Роберта Ли Грэхема — шестнадцатилетнего американского яхтсмена.

Несмотря на молодость, Грэхем был опытным моряком. К десяти годам у него накопилось целых тринадцать месяцев чистого пребывания на палубе яхты, плававшей по Тихому океану. Затем он вместе с отцом и матерью совершил переход из Калифорнии на Гавайские острова. Юный Грэхем осуществил также несколько самостоятельных коротких рейсов.

В начале 1965 года отец купил ему фибергласовый шлюп "Голубка" длиной 7,5 метра и шириной 2,3 метра с алюминиевой мачтой, парусами из дакрона (площадь парусов 30 квадратных метров) и подвесным шестисильным мотором. Всё лето Роберт и его отец готовили шлюп к океанскому плаванию, подбирали карты и лоции. Чтобы проверить готовность к кругосветному рейсу, запланировали совершить переход Лос-Анджелес — Гонолулу. Во второй половине июля вместе с двумя кошками и гитарой Роберт отправился в океан и, пройдя за двадцать три дня около 2230 миль, без особых трудностей достиг цели.

В процессе подготовки судна был предусмотрен даже 30-метровый конец, который выпускался за корму на всякий случай. 14 сентября Роберт Ли Грэхем поднял паруса и повел "Голубку" от Гонолулу на юг.

Автоматическое рулевое устройство работало безотказно, и юный мореплаватель мог спокойно читать и слушать радио. Он много фотографировал, снимал кинокамерой и записывал свои впечатления на магнитофон. Без приключений, пройдя за четырнадцать дней 1050 миль, "Голубка" стала на якорь у атолла Фаннинг. На этом крохотном островке площадью около 30 квадратных километров Грэхем гостил у единственного европейца, Филиппа Пальмера. Через неделю, отдохнувший, снабженный кокосовыми орехами, фруктами и рыболовными снастями, моряк попрощался с островом и двинулся на юг к Паго-Паго в Восточном Самоа.

Однако туда он не попал. Правда, через пятнадцать дней плавания он увидел вершину острова Тутуила и записал в своем дневнике-магнитофоне: "Я вижу остров, вижу его, он предо мной..." 19 октября остров находился на расстоянии 20 миль, но внезапно налетел шквал, мачта переломилась и упала за борт. Провозившись часа два, Роберт все же срastил мачту, поставил бом грота и закрепил на нем парус, под которым и старался плыть дальше. С юго-восточным ветром "Голубка" двинулась к находящемуся в 75 милях порту Апия в Западном Самоа, куда мореплаватель и прибыл на следующий день.

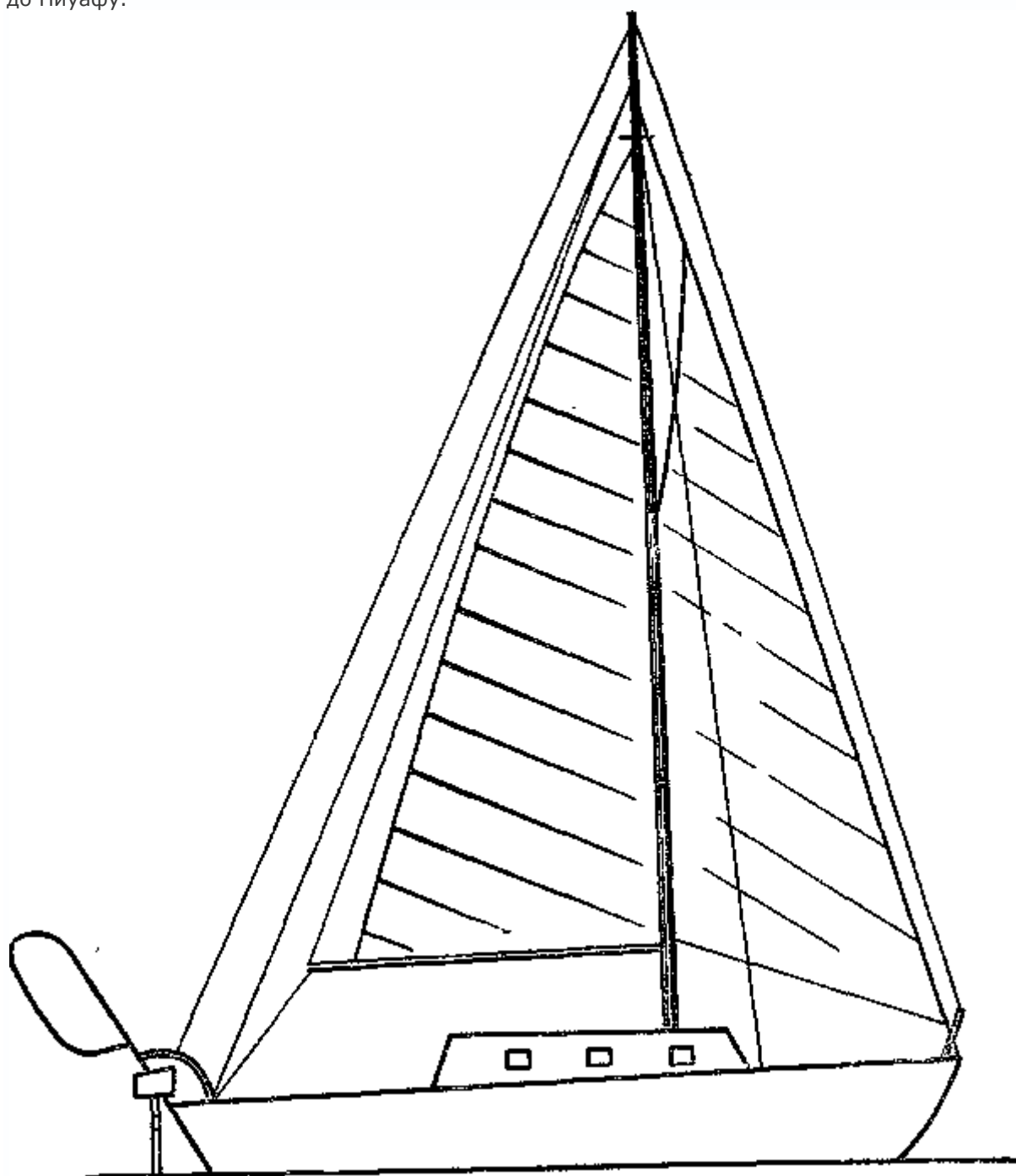
Гостеприимство жителей Апия помогло Роберту забыть о пережитом. О нём уже знали из газетных сообщений и приняли с большой сердечностью. Моряк подправил такелаж, слабость которого явилась причиной аварии. На ремонт ушло целых два месяца. Это вынудило Грэхема отложить дальнейший рейс до окончания периода тропических ураганов, то есть до лета.

29 января 1966 года "Голубка" вышла в открытый океан, чтобы укрыться за островом от приближающегося урагана. Это спасло яхту, так как ураган буквально опустошил побережье и выбросил многие суда на берег.

Грэхему очень нравились острова Самоа. Он много путешествовал, знакомясь с жителями и их обычаями.

В дальнейший путь "Голубка" двинулась лишь 1 мая. "Экипаж" судна уменьшился: палубу покинула кошка Сюзи, которая, как объясняет Грэхем, "дезертировала с яхты, найдя себе

приятеля на суше". После долгого перерыва моряк осторожно вел яхту и только 5 мая добрался до Ниуафу.



Яхта 16-летнего моряка Роберта Ли Грэхема "Голубка" хорошо зарекомендовала себя в кругосветном плавании.

12 мая неутомимый мореплаватель — уже на Нукуалофа в архипелаге Тонга, где задержался до середины июня. Он посещал соседние острова и настолько подружился с туземцами, что вождь племени, жившего на одном из островов, дал ему родовое имя Кай Вай, что можно перевести как "водоглот".

На Вити-Леву (архипелаг Фиджи) "Голубка" прибыла 1 июля.

Роберт побывал на нескольких островах из архипелага Фиджи. Он собирал раковины, плавал в лагунах, принимал участие в ритуальных туземных танцах. Затем он двинулся дальше.

Хотя Грэхем стал закаленным моряком, океан преподносил ему всё новые и новые сюрпризы. Продвигаясь на запад, чтобы, как было намечено, пройти Торресов пролив, он южнее Соломоновых островов попал в ураган, который сильно потрепал его яхту. Полузатопленная "Голубка" перенесла ураган и доплыла до Гуадалканала в архипелаге Соломоновых островов, где Роберта ждал отец.

5 марта 1967 года Роберту исполнилось восемнадцать лет. Во время путешествия Роберт сильно возмужал и окреп, теперь он выглядел не по возрасту взрослым, а приобретенный опыт позволял надеяться на успешное завершение путешествия.

Прежде чем "Голубка" вышла в Индийский океан, в Торресовом проливе едва не произошла катастрофа. Большой корабль, не заметив в темноте шлюп, чуть было не потопил его.

4 мая "Голубка" вошла в австралийский порт Дарвин, где моряк остановился на два месяца, знакомясь с зеленым континентом и ремонтируя суденышко. 6 июля Грэхем покинул порт, впереди простиралась 6000 миль Индийского океана, отделявшие его от Дурбана. Первый участок пути в 1900 миль, до Кокосовых островов, "Голубка" прошла при благоприятных ветрах за восемнадцать дней со скоростью около 100 миль в сутки.

Во второй половине дня после возобновления путешествия, когда "Голубка" мчалась с зарифленными гротом и генуэзским кливером, порывистый шквал повалил мачту шлюпа. Пытаясь спасти мачту, Роберт упал за борт. Хотя на этот раз он не обвязался страховочным концом, ему всё же удалось вскарабкаться на палубу. Положение было трудным. Правда, от Кокосовых островов его отделяло менее ста миль, но сильный встречный ветер и течение не позволяли плыть туда с временной мачтой, и Грэхем решил в соответствии с первоначальным намерением направиться к острову Маврикий. Расстояние в 2300 миль он преодолел за двадцать три дня. На Маврикии моряк поставил новую алюминиевую мачту, присланную самолетом из Сан-Франциско географическим журналом "Нэшнл джеографик", и перебрался на соседний остров Реюньон, находящийся в 130 милях.

4 октября "Голубка" отправилась дальше. Это был особенно трудный этап пути. На полпути к Дурбану парусник перенес свирепый шторм. Высокие двенадцатиметровые волны перекачивались через палубу, проникая внутрь суденышка. Вода испортила морские карты, книги, радиоприемник и продукты.

Приходом в Дурбан завершился второй, наиболее трудный этап кругосветного плавания. Здесь Грэхем произвёл капитальный ремонт шлюпа и встретил новый, 1968 год. Во время пребывания в Дурбане произошли два значительных события: шлюп был модернизирован, а Роберт вступил в брак с очаровательной американской яхтсменкой Патрицией Раттери.

В Дурбане Грэхем пробыл четыре месяца. В начале марта "Голубка" вышла из порта, но неблагоприятная погода вынудила моряка повернуть обратно. 10 марта Грэхем снова в океане. На этот раз погода стояла хорошая и дул умеренный северо-западный ветер. "Голубка" под гротом и спинакером быстро удалялась от берега. После длительного перерыва Грэхему было трудновато снова приспособливаться к плаванию в открытом море.

На пятый день пути ветер ослаб. Запустив мотор, Грэхем вводит шлюп в Ист-Лондон, где его ждёт Патриция. После осмотра города и недолгого ожидания ветра Грэхем плывет дальше. В Порт-Элизабет он прибыл через 26 часов и ещё на волноломе увидел Патрицию.

До бухты Плеттенбергбай "Голубка" шла два дня, Здесь моряк стал на якорь. Предупрежденный о надвигающемся шторме, Грэхем поднял якорь и отвел шлюп подальше в море, поставив его в полумиле от берега на два якоря. Пока он, измученный двумя бессонными ночами, отдыхал на берегу, поступило сообщение, что "Голубка" дрейфует к берегу.

Положение было весьма опасным: судно, волоча якоря, подошло почти к линии прибоя. Так как ни одна из находившихся поблизости лодок не могла преодолеть высокой приливной волны, Грэхем бросился в поду. Будучи прекрасным пловцом, он за 15 минут пробился через прибой. С помощью одного аквалангиста ему удалось спасти "Голубку", бросив ещё один якорь.

Следующим африканским портом была Ктасна.

Далее при благоприятном умеренном ветре парусник быстро двигался на запад. На второй день рейса ветер изменил направление и усилился. На третий день "Голубка" находилась всего в 83 милях от Книсны, хотя, согласно показаниям лага, прошла 173 мили.

Грэхем стал на якорь под Стилбаи, чтобы переждать неблагоприятный ветер. Вскоре по радио было передано сообщение о надвигающемся шторме; "Голубка" укрылась за мысом Игольным. Шторм продолжался почти неделю.

6 мая, на одиннадцатый день после выхода из Книсны, на палубе судна появляется Патриция, неизменно сопутствующая Роберту в путешествии вдоль берегов Африки.

Через пять дней "Голубка" направляется в дальнейший путь, идя под спинакером и гротом при чудесном восточном ветре. На следующий день — Гордон-Бей, где за три недели стоянки шлюп вытащили на сушу и подготовили к атлантическому переходу.

В Кейптаун, 96-й порт своего кругосветного плавания, Грэхем прибыл во время нудного зимнего дождя. Здесь были произведены последние приготовления, включая закупку нескольких сот банок консервов. Грэхем решил идти далекой 5000-мильной трассой к Суринаму.

14 июля "Голубка" вышла в Атлантический океан и взяла курс на северо-запад. Моряк рассчитывал, что при благоприятных ветрах он сможет делать по 100 миль в сутки. Используя юго-восточный ветер, шлюп шел со скоростью пять узлов. Несмотря на то что "Голубка" была оборудована радарным отражателем, Грэхем опасался столкновения с многочисленными в этом

районе судами и ночи проводил на палубе. Через шесть дней плавания "Голубка" находилась в 700 милях от Кейптауна и в 1000 милях от острова Святой Елены. На следующий день задули устойчивые юго-восточные пассаты и началось великолепное океанское плавание. Сотни миль Южной Атлантики моряк преодолевал без особого труда. Несмотря на большую подборку магнитофонных записей и наличие мощной радиостанции, с помощью которой ему иногда удавалось связаться с Патрицией, Грэхем, как никогда, начал ощущать одиночество. Он старался заполнить время: купался, читал, делал записи, играл с кошкой, ловил рыбу. Впрочем, единственным его рыболовным трофеем в океане была большая корифена.



Кругосветный рейс самого молодого мореплавателя — Роберта Ли Грэхема.

1 — Лос-Анджелес; 2 — Гонолулу; 3 — атолл Фаннинг; 4 — Апия (острова Западные Самоа); 5 — Нукуалофа (острова Тонга); 6 — остров Вити Леву (Фиджи); 7 — Соломоновы острова; 8 — Торресов пролив; 9 — Дарвин (Австралия); 10 — Кокосовые острова; 11 — остров Маврикий; 12 — Дурбан; 13 — Порт-Элизабет; 14 — Кейптаун; 15 — остров Святой Елены; 16 — остров Фернанду-ди-Норонья; 17 — Парамарибо; 18 — остров Барбадос.

27 июля "Голубка" пересекла нулевой меридиан Гринвича. Пошел четвертый год кругосветного путешествия. 30 июля Грэхем увидел остров Святой Елены. 2 августа, исправляя лаг, моряк неожиданно очутился за бортом. На этот раз "Голубка" шла под полными парусами. К счастью, моряк благодаря страховочному концу в третий раз вырвался из объятий океана.

5 августа, на двадцать третий день после выхода из Кейптауна, "Голубка" стала на якорь в Кларенс-Бей на острове Вознесения. Моряк был восхищен лунными пейзажами вулканического острова.

12 августа "Голубка" была уже в пути. Однообразно тянутся дни, но Грэхем лучше переносит одиночество, зная, что оно будет продолжаться недолго.

21 августа Грэхем проходит мимо острова Фернанду-ди-Норонья. Остается немногим более 1600 миль до Суринама. Течение, идущее вдоль берегов континента, должно ускорить плавание, позволяя достичь 200-мильных суточных переходов.

23 августа ветер усилился. Идя только под двумя стакселями, шлюп, глубоко зарываясь в волны, движется к суше. На следующий день "Голубка" несет только один стаксель. Маленькое суденышко, как и во всех предыдущих штормах, держится хорошо.

25 августа Грэхем второй раз за свое путешествие пересекает экватор, вступая в северное полушарие. Через пять дней ему встречается бразильская шхуна, а вскоре он видит маяк в устье реки Суринам.

1 сентября моряк бросил якорь около Парамарибо, пройдя 5000 миль Атлантики, третьего по счету океана. Грэхем приводит "Голубку" в порядок и готовится к прибытию в порт. Через несколько дней он встречается с Патрицией; три недели они вместе работают на шлюпе, а также осматривают город, разгуливая по улицам босиком.

Последний этап большого рейса, дистанцию в 500 миль, "Голубка" прошла за неполных пять дней. Лаг шлюпа отметил 22 800 миль, пройденных в течение более чем трех лет плавания в одиночку. За это время Грэхем посетил 100 портов.

На острове Барбадос наступил более длительный перерыв в путешествии. Шлюп, на котором четыре года назад Грэхем юношей отправился в плавание, оказался теперь слишком тесным и малоудобным. Грэхем продал свою верную "Голубку" и купил взамен неё "Голубку II", длиной 10 метров, на которой впоследствии и закончил свой необыкновенный одиночный рейс.

На "Золотом Льве" через Тихий Океан

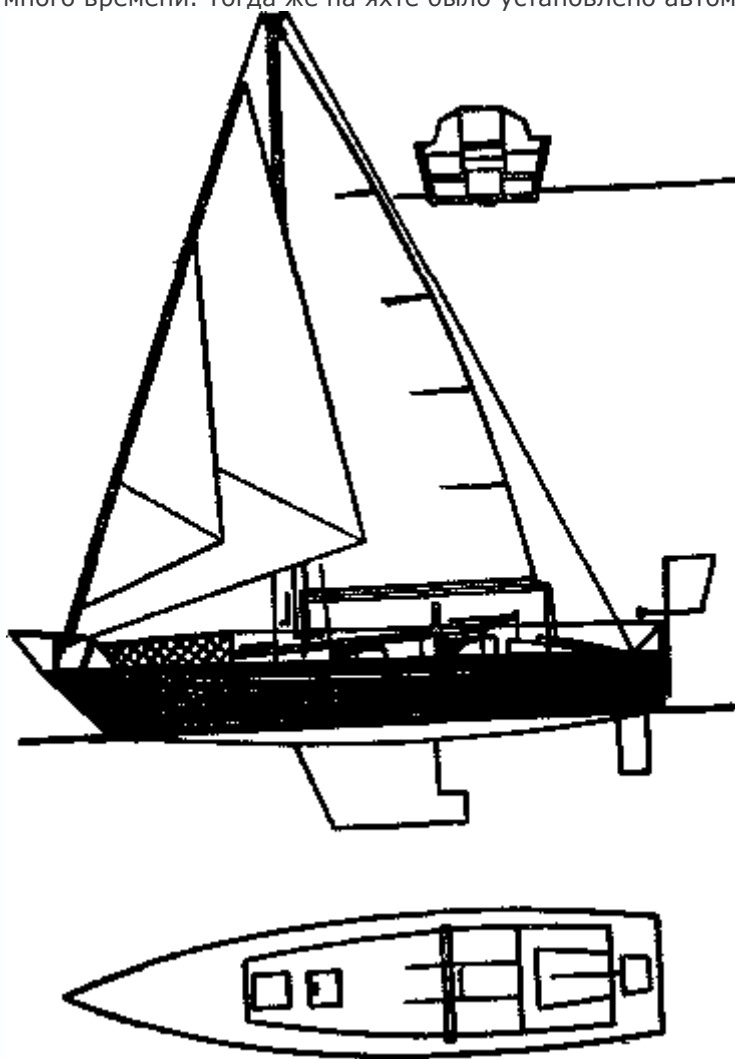
61. Алекс Кароццо — "Золотой лев"

Жизнь Алекса Кароццо была связана с морем. Родился он в Генуе, жил в Венеции, отец его плывал на кораблях трансатлантических линий. Получив аттестат зрелости, Алекс поступил в морскую школу, где особенно отличался в любимой науке — навигации, а также в спорте. Будучи непоседой, подпоручик Кароццо не долго пробыл в рядах военного флота и перешел в торговый. В течение десяти лет он изучал мир, плавая на торговых судах.

Накопив за несколько лет необходимую сумму денег, он смог собственноручно приняться за постройку простой яхты. Это было судно длиной 9,8 метра, шириной 2,4 метра и осадкой 1,5 метра. Парусное вооружение яхты составляли грот площадью 17 квадратных метров и стаксель 14 квадратных метров. Многие месяцы тяжелой изнурительной работы и препятствия не только не испугали моряка, но даже укрепили его мечту преодолеть Тихий океан от Токио до Калифорнии.

В 1965 году яхта, названная в честь родной Венеции "Золотым львом", была спущена на воду и опробована. Судно блестяще выдержало экзамен.

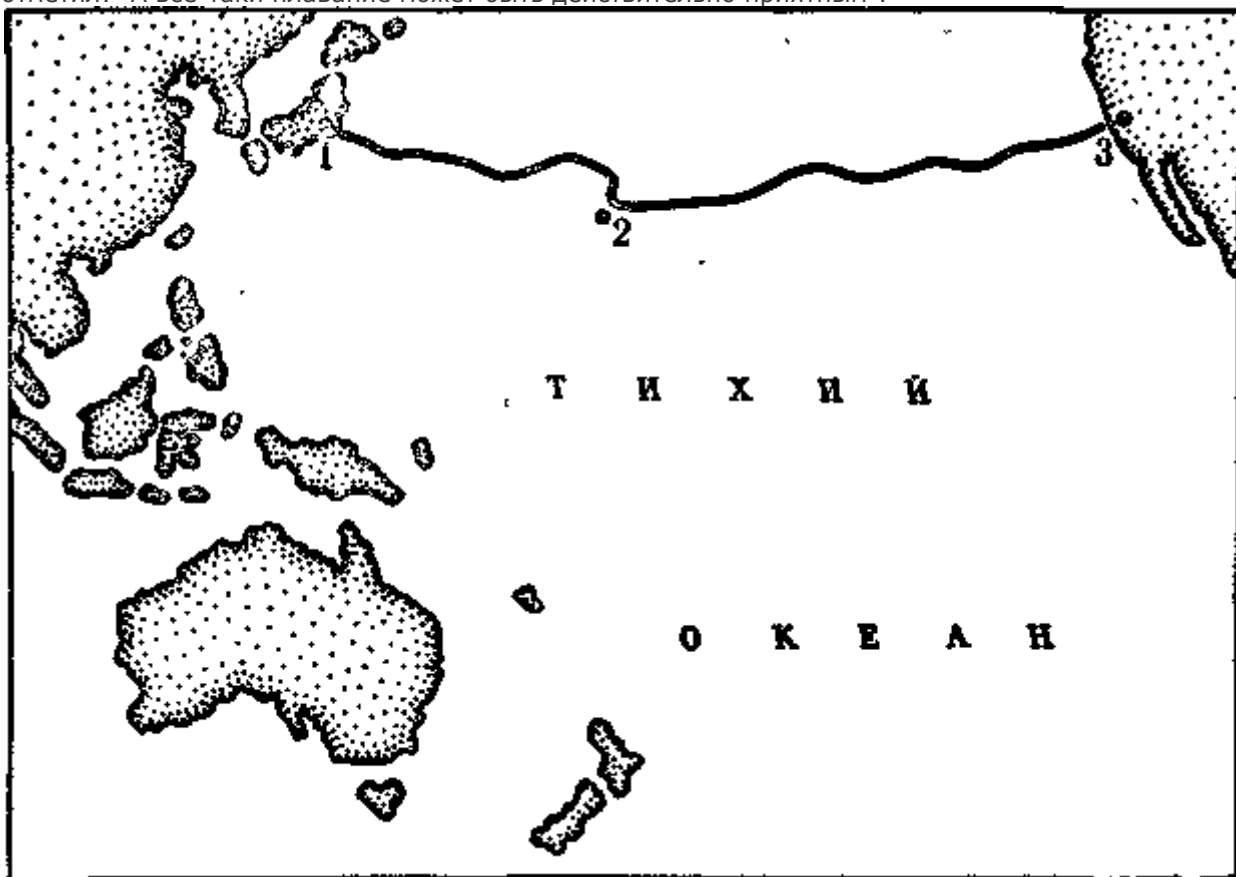
Летом Кароццо вместе со своим товарищем Мотохари Фудзи отправился из Токио в Тихий океан, чтобы трудной и опасной северной трассой пересечь Тихий океан и достичь берегов Соединенных Штатов. К сожалению, с самого начала путешествие складывалось неудачно. Сильные ветры, а позже тайфун повредили яхту. И что ещё хуже, товарищ Кароццо плохо переносил тяготы плавания. Кароццо решил повернуть обратно, и через четырнадцать дней "Золотой лев" прибыл в Хоси, близ Токио. Яхта нуждалась в ремонте, который отнял у моряка много времени. Тогда же на яхте было установлено автоматическое рулевое устройство Хазлера.



План яхты "Золотой лев".

22 октября Кароццо снова вышел в океан, на этот раз один. Долгое время известия о "Золотом льве" не поступали. На яхте не было не только двигателя, но и радиопередатчика. По истечении двух месяцев моряка считали пропавшим без вести. Только в конце года, на шестьдесят четвертый день плавания, "Золотой лев" встретился с кораблем. Вскоре на Тихом океане разбушевался очередной шторм, вынудивший Кароццо изменить курс и причалить к спасительному берегу. Это был атолл Мидуэй, находящийся как раз на половине 5000-мильного

пути от Токио до Сан-Франциско. Наиболее опасная часть трассы, пройденная за шестьдесят четыре дня, была позади. Кароццо пришлось подремонтировать яхту, в чём ему помогало командование американской военно-морской базы, довольно настойчиво рекомендовавшее моряку не затягивать стоянку. В конце февраля Кароццо снова в океане. Путь от атолла Мидуэй до Сан-Франциско был довольно спокойным. Привыкший к донимавшим его штормам моряк отметил: "А всё-таки плавание может быть действительно приятным".



Трасса рейса Алекса Кароццо.

1 — Токио; 2 — атолл Мидуэй (Гавайские острова); 3 — Сан-Франциско.

Этот рейс проходил без какой-либо рекламы, и о нём знало всего лишь несколько человек. На родине Кароццо о его рейсе никто не слышал. Однажды в редакцию журнала "Эпока" пришло довольно странное письмо: "Не можете ли вы, — писала читательница Вирджиния Кароццо, — опубликовать прогноз погоды в северо-восточной части Тихого океана?"

Сотрудники редакции были удивлены, но прогноз опубликовали: "Море спокойное, ветры умеренные". И только профессиональное любопытство привело их к открытию причины, по которой погода в Тихом океане так заинтересовала госпожу Вирджинию Кароццо.

26 апреля 1965 года "Золотой лев" вошел в "Золотые ворота" Сан-Франциско, ведомый своим капитаном, который за четыре зимних месяца в одиночку пересек северную часть Тихого океана.

Рейс с неизвестным концом

62. Эдвард Олкард — "Морской странник"

В свой далекий рейс Олкард вышел на кэче "Морской странник". Это было уже испытанное, верно послужившее судно, длиной 11 метров, шириной 3,4 метра и осадкой 1,6 метра. Установленный на яхте шестнадцатисильный двигатель повышал маневренность парусника. Выйдя из Англии, Олкард повернул к Средиземному морю, где некоторое время плавал для приобретения опыта в маневрировании судном. Затем он возвратился в Атлантический океан.

В первый большой этап путешествия "Морской странник" отправился из Лас-Пальмаса 20 ноября 1957 года. Через тридцать три дня яхта достигла Антильских островов. Олкард, как обычно, не торопился, и в течение четырех лет посещал острова, возил богатых туристов и копил деньги для дальнейшего путешествия.

Только 20 ноября 1961 года Олкард, почти достигший пятидесятилетнего возраста, отплывает от острова Антигуа и направляется вдоль Южноамериканского континента через Ла-Палому в Аргентину, куда прибывает 9 марта 1962 года. Оттуда он ведет яхту к мысу Горн. Олкард издавна мечтал пройти вокруг самого грозного мыса.

В трудном переходе Олкард огибает мыс Горн в феврале 1966 года. Затем, следуя вдоль берегов Чили, он достигает Вальпараисо.

После отдыха и устранения повреждений "Морской странник" берет курс на запад, к Полинезии, где наступает очередной длительный перерыв в путешествии. Следующая цель плавания — Австралия...

О дальнейшей судьбе Олкарда и "Морского странника" на трассе далекого рейса, задуманного как кругосветный, сведений мало, некоторые из них — спорные. В 1967 году пресса сообщила, что из-за серьезных повреждений яхты Олкард был вынужден прекратить путешествие. Годом позже "Таймс" сообщил, что Олкард закончил свой кругосветный рейс. Но завершил ли он своё путешествие именно на "Морском страннике" — неизвестно.

Суровое, но справедливое испытание

63. Вильфрид Эрдман — "Катена"

Немец Вильфрид Эрдман родился в горах, но, очарованный красотой моря, поселился на берегу Балтийского моря и твердо решил предпринять далекое морское путешествие.

Несколько лет он упорно копил деньги, работая плотником. Чтобы изучить море, он плывал простым матросом на торговых кораблях. Наконец пришло время, и 26-летний Эрдман смог осуществить свою мечту.

Старый 7-метровый шлюп "Катена" Эрдман отремонтировал, затратив на это немало труда и сноровки, что и следовало ожидать от человека, знакомого со столярным делом.

Правда, морской опыт у Эрдмана был не так богат, но он не побоялся отправиться в кругосветное плавание в одиночку. Экипировка яхты и моряка для такого рода путешествия

была довольно скромной: без вспомогательного двигателя, подробных морских карт, радио и медикаментов, с не очень богатым запасом продовольствия.

Шлюп вышел из немецкого порта в сентябре 1966 года. Трасса плавания Эрдмана шла к Аликанте в Испании, далее через Атлантический океан к Антильским островам и затем через Панамский канал в Тихий океан.

Атлантический океан, по словам Эрдмана, подверг его суровому, но справедливому испытанию.

На большой, насчитывающей около 30000 миль трассе, моряк заходил только в восемь портов. Возможно, остановок было бы ещё меньше, если бы не финансовые затруднения. Так, в Новой Гвинее Эрдман вынужден был заняться работой для пополнения своего отощавшего бюджета.

Преодолев Индийский океан, шлюп "Катена" зашел в Кейптаун. Оттуда начался последний этап путешествия, осуществленный одним превосходным броском, длившимся сто тридцать один день.

Великолепный рейс, во время которого отважный и удачливый, но всегда благоразумный моряк успешно управлял своей маленькой яхтой, показал, что Эрдман оказался настоящим мореходом, достойным своих знаменитых предшественников: Плюшова, Мюллера, Шлпмбаха, Ромера и Линдемана.

Когда 7 мая 1968 года "Катена", заканчивая кругосветную трассу, приближался к небольшому немецкому островку Гельголанд в Северном море, первого немца, обогнувшего земной шар, встречало лишь несколько человек. В своей книге Эрдман писал: "Я много слышал и читал о рейсе Чичестера на его роскошной яхте. А так как я был беден, о моём путешествии даже петух не прокукарекал".

Мореплавателю до конца остался человеком скромным и верным образу жизни моряков. Когда после церемонии встречи ему предложили постель в роскошном отеле, отличный кофе и бутылку рома, Эрдман, следуя морским традициям, ограничился последним даром. Поблагодарив за отель и кофе, он, извинившись, заявил, что уже давно отвык от подобных излишеств.

Рейс столетия

64. Фрэнсис Чичестер — "Джипси-Мот IV"

Одиноким кругосветный рейс Фрэнсиса Чичестера признается самым выдающимся достижением. Многие способствовали утверждению подобного мнения. В отличие от большинства моряков, добывавших себе славу только во время плавания, Чичестер, как победитель первой атлантической гонки одиночек и уже трижды пересекавший в одиночку океан, считался высшим авторитетом в области мореходного парусного искусства, и его знал весь мир задолго до того, как он отправился в самое знаменитое из своих путешествий. Чичестер не пренебрегал

рекламой, а две английские газеты, "Гардиан" и "Санди таймс", субсидировали его экспедицию в обмен на право первыми публиковать информацию о его плавании. Современные средства информации — телевидение, кино и радио — уделили Чичестеру, вероятно, столько же места и времени, сколько ранее было посвящено всем одиночным плаваниям, вместе взятым.

Невзирая на свой почти семидесятилетний возраст, знаменитый мореплаватель-одиночка решил в одном рейсе бросить вызов сразу трем противникам: мысу Горн, нагонявшему страх даже на моряков крупных парусных кораблей; рекорду Вито Дюма, в кругосветном плавании обогнувшему земной шар за двести семьдесят два дня, а также рекорду по длительности безостановочных переходов, сведя число остановок в своем кругосветном маршруте до... одной.

Справиться с поставленными задачами Чичестер мог, безусловно, только избрав тяжелый и опасный путь — трассу вдоль "ревущих сороковых" широт. Этот путь повторял маршрут знаменитых английских клиперов XIX века, ходивших в Австралию и обратно к Британским островам вокруг мыса Горн с колониальными товарами. После открытия в 1869 году Суэцкого канала клиперы стали перевозить шерсть из Австралии. Благодаря своей скорости они выдерживали конкуренцию с пароходами вплоть до конца XIX века. Клиперы были большими судами, с площадью парусов до 5000 квадратных метров, и располагали многочисленными, прекрасно обученными экипажами.

Анализируя результаты, достигнутые в различных одиночных плаваниях, Чичестер пришел к выводу, что современные яхты могут идти со средней скоростью клиперов. Для этого нужно за сто дней проделать путь в 14 000 миль от Англии до Австралии и с такой же скоростью пройти путь в 15000 миль от Австралии до Англии.

Чичестера вдохновила романтическая идея провести современную яхту, управляемую одним человеком, по пути парусников прошлого столетия, которые обслуживались многочисленными экипажами.

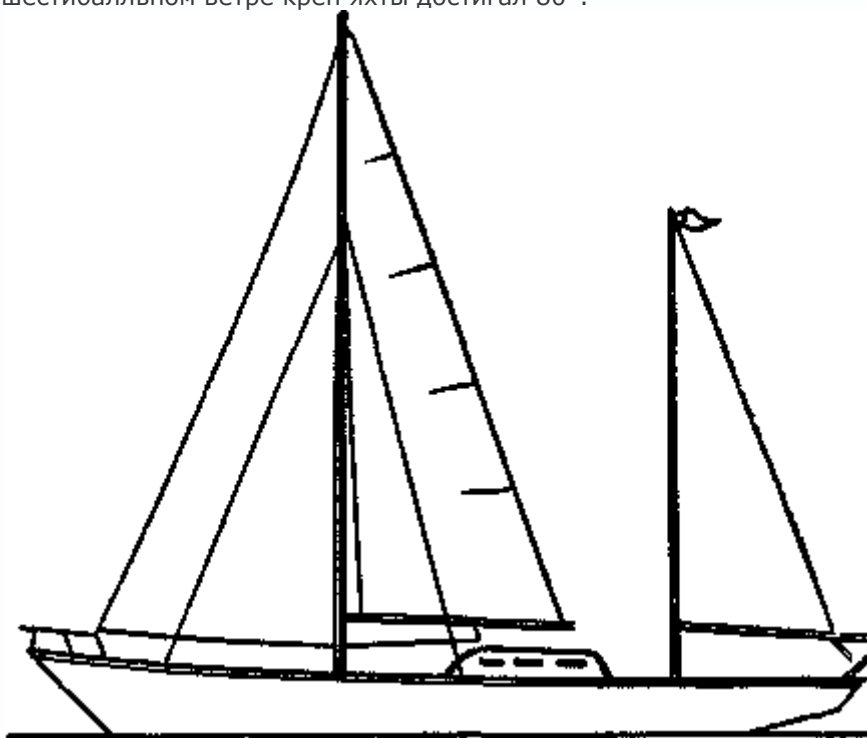
Главной проблемой была яхта. Конструкция судна должна была отвечать требованиям далекого путешествия. Поддерживавший Чичестера лорд Дулвертон не колеблясь ассигновал для этой цели 20000 фунтов стерлингов.

Размеры новой яхты "Джипси-Мот IV", согласно пожеланию мореплавателя, должны были обеспечить нормальную работу с парусами. Это должен был быть кэч с парусностью 80 квадратных метров. Чичестер считал, что хотя его яхта будет уступать в скорости крупным парусникам, но зато сможет идти круче к ветру.

Новая яхта Чичестера была построена на основе последних достижений науки о плавании под парусами. Корпус был выполнен из шестислойной фанеры, что обеспечивало большую прочность при незначительном весе. Свинцовый балласт (3,9 тонны) должен был обеспечить надлежащую устойчивость судна при полной парусности даже в условиях шестибалльных ветров. Длина яхты

составляла 16,5 метра, ширина — 3,2 метра, осадка — 2,4 метра. Для сохранения яхты на плаву в случае столкновения в носовой части была установлена водонепроницаемая переборка.

"Джипси-Мот IV" была спущена на воду в марте 1966 года. Несмотря на то что стоимость постройки значительно превышала предусмотренную сумму, яхта не оправдала возлагавшихся на неё надежд. При большом ветре она испытывала сильный бортовой крен и подвергалась продольной качке. Эти недочеты были следствием меньшей, чем предусматривалось, осадки. При шестибалльном ветре крен яхты достигал 80°.



"Джипси-Мот IV" — яхта знаменитого мореплавателя Чичестера.

В довершение всего, получив при падении в одном из испытаний яхты серьезную травму ноги, Чичестер стал сомневаться в реальности осуществления своего рейса. От финансовых затруднений его спас ряд фирм, поручивших ему рекламу своих товаров, а газеты "Гардиан" и "Санди таймс" заключили выгодное для Чичестера соглашение о передаче им радиорепортажей.

В результате внесения изменений в конструкцию яхты, включая увеличение балласта на 25 %, улучшилась её остойчивость, но, к сожалению, ухудшилось соотношение водоизмещения и площади парусов, как один из факторов скорости.

После оснащения "Джипси-Мот IV" прошла необходимые испытания и к середине года была готова к трудному плаванию. Основным патроном рейса стала компания "Интернэшнл вул" — отсюда шерстяная одежда моряка и перевозка на втором этапе пути символических кип шерсти. При оборудовании "Джипси-Мот IV" был учтен десятилетний опыт Чичестера. Денег на это не пожалели. Кроме нескольких комплектов парусов (рассчитанных на ветры всех скоростей), автоматического рулевого устройства Хазлера, спасательного плота, радиостанции с радиусом действия до 5000 миль, яхта имела обогреватель, а также стол и кресло на карданных подвесах

(что было явно необходимо, так как, несмотря на увеличение балласта, крен судна при обычных условиях достигал 30–40°, а ни для кого не было секретом, что Чичестер всегда плохо переносил большую качку).

Для первого этапа кругосветного путешествия на "Джипси-Мот IV" было погружено 300 килограммов продовольствия, в том числе обязательный в рейсах Чичестера чеснок, а также коньяк, шампанское, 20 литров пива фирмы "Уайтбред" и несколько коробок сигар.

27 августа 1966 года всё было готово. Чичестер в зеленом смокинге поднялся на палубу, и "Джипси-Мот IV", провожаемая десятками моторных лодок, вышла из Плимута.

На этот раз у моряка было много поводов для опасений. Не говоря об исключительно трудной и опасной трассе и необходимости форсированного использования парусов для получения больших скоростей, первоочередной заботой была сама яхта. Кроме склонности к большому крену, у "Джипси-Мот IV" был еще один недостаток — судно было плохо уравновешено. При сильных порывах ветра удерживать яхту на курсе было трудно: если судно отклонялось, то, чтобы вернуть его на курс, Чичестеру приходилось, опершись плечами о кокпит, обеими ногами нажимать на румпель.

Наконец моряк остался один. Вокруг только море. За первые сутки Чичестер прошел свыше 180 миль (прекрасный результат). Но уже на третий день появляются первые затруднения. Оказывается, что "Джипси-Мот IV", шедшая под всеми парусами, не желает повиноваться "автопилоту".

Наступают похожие один на другой дни одиночества, и моряк развлекается, прослушивая магнитофонные записи музыки Гершвина и Бетховена.

5 сентября недалеко от Мадейры на "Джипси-Мот IV" внезапно налетел шквал, но это была, пожалуй, единственная неприятность на данном отрезке пути. При сильных ветрах яхта двигалась со скоростью до девяти узлов. Сопутствующий такому плаванию крен, к которому "Джипси-Мот IV" всегда имела тенденцию, затруднял работу на палубе и пребывание в каюте, однако это было лишь прелюдией к тяжелым минутам, ожидавшим моряка в Индийском океане.

На двадцать второй день одиночества, когда "Джипси-Мот IV", увлекаемая ветром и Канарским течением, проходила мимо островов Зеленого Мыса, Чичестер торжественно отметил свое 65-летие (разумеется — в зеленом смокинге).

На следующие сутки после полуночи ветер усилился, и моряку пришлось взяться за румпель, чтобы заменить неисправный "автопилот". Однако ветер быстро успокаивается, и "Джипси-Мот IV" со скоростью семь узлов беспрепятственно идет на юг.

22 сентября яхта пересекает экватор, оставив за собой 3500 миль. Принимая во внимание, что начальную часть пути, до 40° северной широты, яхта вынуждена была пройти при переменных ветрах и на протяжении около 500 миль трасса пролегла в северной части экваториальной

штилевой полосы, это был очень хороший результат. Всё это время "Джипси-Мот IV" не уступала в скорости своим соперникам прошлого столетия — клиперам, в том числе и легендарной "Катти Сарк". Но после пересечения экватора скорость резко падает, и Чичестер, идя круто к ветру, должен был миля за милей завоевывать дорогу на юг. Постоянная радиосвязь поддерживает его душевное равновесие и облегчает повседневный труд.

В начале октября, на тридцать восьмой день рейса, "Джипси-Мот IV" поворачивает на восток, к району постоянных западных ветров — знаменитым "ревущим сороковым" широтам. Тем временем на одинокого моряка сваливаются всё новые заботы: истощились запасы воды, выявилась неисправность в приспособлении для зарядки аккумуляторов, плохо действует, особенно при сильном ветре, "автопилот". Всё это требовало постоянной работы, иногда превышающей физические возможности уже немолодого моряка.

Когда "Джипси-Мот IV" пересекает 40° южной широты, оставив за кормой 7000 миль, ветры набирают силу. До Сиднея плыть ещё столько же. На пятьдесят восьмой день рейса Чичестер сообщает по радио, что он огибает мыс Доброй Надежды.

Вторая часть первого этапа пути оказалась значительно труднее; кроме того, подводят западные ветры, на которые так рассчитывал Чичестер и благодаря которым клиперы осуществляли свои великолепные переходы. Высокие волны и переменные ветры швыряли и били яхту. Индийский океан, по которому Чичестер плыл впервые, выглядел чрезвычайно грозным. В условиях налетающих штормов "автопилот" всё чаще оказывался бессильным.

"Шесть раз пересекал я Северную Атлантику в это время года и трижды — в одиночку. Приходилось встречаться там с ураганами, при которых скорость ветра достигала 80 узлов. Но теперь, в сравнении с Индийским океаном, всё это казалось детской забавой. Здешние штормы свирепы, коварны и зловещи", — писал Чичестер.

И всё же одинокий человек торжествовал. "Джипси-Мот IV", часто отклоняясь от проложенного курса и опасно кренясь на волне, упорно шла на восток, к далекой ещё Австралии.

"Рейс столетия", как назвала его пресса, продолжался, и, казалось, ничто не может помешать Чичестеру достичь Сиднея за сто дней.

Беда пришла неожиданно. 15 ноября во время внезапного шторма вышло из строя автоматическое рулевое управление, и Чичестер сам не смог его исправить. Исчезла надежда достичь цели в запланированное время.

Чичестер, считавшийся моряком исключительно настойчивым и неутомимым, колеблется и раздумывает: не сократить ли трассу и не зайти ли в один из портов западного побережья Австралии? Но сила воли побеждает. Уже на следующий день "Джипси-Мот IV" идет дальше на восток: соединив шкотами парус с румпелем, Чичестер смастерил импровизированный

"автопилот". Когда через день оказалось, что новый "автопилот" как-то действует, моряк отказался от мысли о досрочном заходе в порт.

Суточные переходы, естественно, уменьшились до ста миль с небольшим. Когда неблагоприятные ветры не позволяли яхте идти самостоятельно, моряк часами не выпускал румпеля из рук. Так проходили долгие и тяжелые дни.

В последний день ноября, после двух недель плавания с импровизированным "автопилотом", яхте оставалось за пять дней преодолеть 1000 миль, отделявших её от Сиднея. Стало ясно, что осуществить переход из Плимута в Сидней за сто дней уже не удастся. Но Чичестер продолжал борьбу.

На следующий день, в шторм и при плохой видимости, яхта подошла к земле, которой Чичестер не видел девять дней. Четыре военных самолета, трое суток искавшие несгибаемого моряка, вынуждены были прервать полет из-за очень низкой облачности. Тем большей была радость, когда яхту заметили.

По-прежнему удерживалась плохая погода с сильным ветром и высокой волной. "Джипси-Мот IV" плыла вдоль южного побережья Австралии, и 4 декабря прошла между островом Кинг и мысом Отуэй. Днем позже, 5 декабря, минули сотые сутки плавания. Яхта Чичестера находилась в Бассовом проливе, идя галсами среди многочисленных островов. До Сиднея оставалось около 400 миль.

10 декабря ветер затихает и Чичестер целый день беспомощно шагает по палубе. Как оказалось позже, он был чрезвычайно изнурен и держался на ногах лишь силой воли.

11 декабря подул ветер и "Джипси-Мот IV" двинулась на север. На этот раз погода была хорошая. В лучах солнца яхта шла галсами с сильным креном к недалекому уже Сиднею. Сопровождаемый бесчисленными яхтами и моторными лодками, под оглушительный рев сирен и гудков, Чичестер входит в порт Сидней. Среди многочисленных встречающих — жена и сын моряка, прибывшие из Англии.

"Джипси-Мот IV" прошла в беспрецедентном безостановочном переходе 14113 миль за сто шесть дней и двадцать с половиной часов.

Когда Чичестер, поддерживаемый сыном и австралийским полицейским, сошел на берег, он, несмотря на желание произвести хорошее впечатление, едва держался на ногах. Старый мореплаватель сказал с горечью: "Теперь я уже знаю, что всему есть предел. Потерял я свои молодые силы..."

Отвечая на вопросы репортеров, Чичестер пояснил, что ему трудно двигаться из-за паралича ноги после ушиба, полученного ещё в Англии при испытании яхты. Он признавал, что изнурен, но тут же добавил, что имеет на это право, так как за рейс потерял в весе 10 килограммов. "Чувствовал ли я страх? Это слабое определение. Временами меня охватывал ужас". На вопросы

Чичестер отвечал исчерпывающе и с юмором, чем окончательно покориł журналистов, а затем и читателей.

В Сиднее Чичестеру был оказан не только горячий прием, но и всесторонняя помощь. Местный яхт-клуб взял на себя ремонт яхты. Был увеличен фальшкиль, укреплен и частично заменен такелаж, отремонтировано автоматическое управление и так далее.

В потоке похвал и комплиментов, которыми осыпали мореплавателя, раздавались и скептические голоса, предостерегавшие об опасности одиночного плавания вокруг мыса Горн. Некоторые опытные моряки официально обратились к нему, советуя отказаться от безумного, по их мнению, намерения.

Мореплаватель, не вступая в дискуссию, придерживался первоначального плана и готовился к плаванию. Перед тем как покинуть Сидней, Чичестер принял на борт три символические миниатюрные кипы шерсти, которые, согласно традиции парусников, как это бывало сто лет назад, "Джипси-Мот IV" должна была перевезти через два океана в Англию.

В солнечный полдень 29 января 1967 года Чичестер вышел в океан. В тот же день "Джипси-Мот IV" встретиłась с циклоном. Когда на горизонте появились огромные черные тучи, Чичестер, спустив паруса и закрепив всё оборудование, сошел в каюту. На следующий день непрерывно усиливавшийся ветер достиг десяти баллов. Яхту било о крутые волны. Моряку ничего не оставалось, как терпеливо переждать непогоду.

Следующая ночь была особенно тяжелой. Доходящий до 12 баллов ветер ударял в яхту с такой силой, что Чичестер, отлеживавшийся на койке, опасался за целость мачт. Наконец он заснул. Разбудил его резкий крен яхты. Когда на него свалились все вещи, моряк подумал, что яхта опрокидывается...

Но судно выровнялось. Кюта была завалена грудой разбитых вещей и оборудования. Секстан, осколки бутылок, одежда, посуда, книги и масса других предметов образовали почти метровый слой, и все это было залито водой.

С палубы смыло плавучий якорь и два свернутых паруса. Моряка ожидал тяжкий труд, начиная с откачки воды.

Позже, судя по выпавшим из ящичков предметам, моряк определит, что огромная волна, ударившая, вероятно, в яхту сбоку, накренила её примерно на 130°, то есть на 40° ниже горизонта.

Итак, второй этап путешествия начался роковым образом. За первые четыре штормовых дня "Джипси-Мот IV" не прошла и 200 миль, не говоря уж о том, что значительно отклонилась от запланированной трассы. Всегда грозное Тасманово море и на этот раз показало свою силу. Прошло две недели, прежде чем "Джипси-Мот IV" обогнула Северный остров Новой Зеландии и вышла в безбрежный Тихий океан.

Погода вполне терпима. Направляясь на юго-восток, яхта приближается к "ревушим сороковым", которые на двадцатый день встречают её сильными ветрами, позволяющими идти в восточном направлении на большой скорости. Суточные пробеги доходят до 200 миль, и кажется, что так неудачно начавшийся этап закончится успешно.

Моряк старается разнообразить свою жизнь. Каждое событие — будь то пересечение меридиана, смена дат или годовщина его собственной свадьбы — торжественно отмечается Чичестером.

Плывя в почти постоянных штормах — типичная погода "ревуших сороковых", — "Джипси-Мот IV" идет со скоростью не менее пяти узлов, часто от восьми до девяти узлов, хотя нередко площадь парусов не превышает нескольких квадратных метров.

Яхта приближается к мысу Горн, и предусмотрительный Чичестер систематически готовится к кульминационному моменту своего великого путешествия. На этот раз судьба, как бы желая вознаградить его за все пережитые невзгоды, дарит ему умеренные ветры, которые усиливаются с наступлением марта. Иногда ветры совсем слабеют и дуют с разных румбов, но это длится недолго, и "Джипси-Мот IV" снова рассекает волны Тихого океана, продвигаясь всё дальше на юг, к широте мыса Горн.

Проходит ещё несколько заполненных трудом дней. Чичестер идет к островам Диего-Рамирес. Испытывая из-за облачности затруднения с определением своего местоположения, мореплаватель с большим риском приближается к грозным островам Огненной Земли.

19 марта до мыса Горн остается около 150 миль. Барометр падает, и моряк, форсируя паруса, старается любой ценой пройти предательское место до того, как погода ухудшится. Любая ошибка грозит катастрофой. Почти не уходя с палубы, Чичестер ведет "Джипси-Мот IV" по самому трудному пути. Около полудня ему удается произвести обсервацию, что является неоценимой удачей, позволяющей спокойно идти в течение всей ночи.

20 марта океан относительно спокоен, дует умеренный ветер. На рассвете яхта находится в 30 милях от мыса. Но сила ветра начинает быстро расти, и моряк спускает паруса, оставляя лишь малый кливер. Несмотря на это, "Джипси-Мот IV" мчит со скоростью восемь узлов.

Около 11 часов Чичестер увидел находящийся в нескольких милях мыс Горн: момент, о котором он мечтал, наступил! К сожалению (как это часто бывает), его счастье омрачено. Английский корабль "Протектор", посланный для страховки Чичестера в районе Горна, кружащий над яхтой самолет с репортерами и морская болезнь лишают его возможности насладиться моментом, который моряк хотел бы пережить в одиночестве и сосредоточившись. Когда наконец он остается один, вздымающий огромные волны ветер переходит в шторм. С наступлением ночи волны растут, и мореплаватель переживает очередные приступы страха. Как окажется позже, у него были ещё и другие причины для опасений: лаг, показывавший заниженную скорость, не

позволял Чичестеру ориентироваться с надлежащей точностью. Когда утром моряк вышел на палубу, к счастью, было ещё не поздно обогнуть тянущиеся вдоль правого борта скалистые берега острова Лос-Эстадос.

Пройдены 8000 миль. Измученный тяготами плавания и трудной погодой моряк, перед которым расстился открытый океан, мог спокойно отправиться спать

Вскоре "Джипси-Мот IV" выходит на просторы Южной Атлантики, направляясь на северо-восток через сороковые широты. Плавание трудное, требующее постоянной активности Чичестера. Нередко выпадают тяжелые дни с сильными или встречными ветрами. Иногда "Джипси-Мот IV" за сутки продвигается всего лишь на несколько миль, а временами даже пятится назад, что невероятно нервирует моряка. Продрогший, промокший и злой, Чичестер поддерживает себя крепкими напитками, которыми его щедро снабдили в Сиднее.

Чичестер слишком опытный моряк, чтобы "сражаться с океаном". Правильно оценив ситуацию, он готов скорее переждать, не жалея драгоценного времени, нежели тратить силы на заведомо напрасную работу.

11 апреля 1967 года замкнулось кольцо кругосветного плавания. "Джипси-Мот IV" очутилась как раз там, где была 3 октября 1966 года. Чичестер после выхода из Сиднея преодолел свыше 9000 миль, до Плимута осталось несколько более 5000.

Двигаясь на север, подгоняемая сильным юго-восточным пассатом, "Джипси-Мот IV" быстро пересекала Атлантику. Несколько дней капризной погоды в экваториальной полосе не расстроили моряка, отогревавшегося на солнце.



Кругосветная трасса рейса Чичестера.

1 — Плимут (Англия); 2 — остров Мадейра; 3 — острова Зеленого Мыса; 4 — мыс Доброй Надежды; 5 — Бассов пролив; 6 — Сидней; 7 — Тасманово море; 8 — Новая Зеландия; 9 — мыс Горн; 10 — Азорские острова; 11 — Плимут.

24 апреля яхта вторично пересекла экватор, на этот раз следуя на север. Тремя днями позже ветер усилился, и "Джипси-Мот IV" покинула трудную зону штилей и переменных ветров. Снова началось плавание в полосе пассатов. Стремясь наверстать упущенное время, "Джипси-Мот IV" неслась с большим креном под всеми парусами. Через неделю ветер начинает слабеть, скорость яхты угрожающе падает.

На сотый день плавания яхта начинает сворачивать на северо-восток, к Азорским островам. 18 мая, после ста десяти дней плавания, Азорские острова остаются справа по борту. До цели около 1000 миль. Сила ветра резко возрастает, и в течение трех дней яхта делает в сутки более 170 миль.

В это время Чичестер уже не мог жаловаться на одиночество. "Джипси-Мот IV" плыла в сопровождении судов, с которых репортеры фотографировали Чичестера и засыпали его вопросами, и самолетов, основательно нарушавших покой моряка, мечтавшего о скорейшем окончании рейса. Путешествие "Джипси-Мот IV" приближалось к концу. Но 26 мая, когда судно было в 300 милях от Плимута, ветер стал слабеть, а на следующий день окончательно затих. Вокруг неподвижной яхты собиралось всё больше судов, среди которых главенствовала моторная лодка телевидения. В небе все время появлялись самолеты. Напрасно Чичестер просит, чтобы его оставили в покое.

Наконец задул ветер, но был он слаб и неустойчив. Медленно, миля за милей, "Джипси-Мот IV" двигалась вперед, испытывая терпение своего капитана. 28 мая, после полудня, ветер крепчает, и вскоре до завершения рейса Чичестеру остается преодолеть лишь 10 миль. Мореплавателю сообщают, что в порту встречи с ним ждет около 50 000 человек. В девять вечера "Джипси-Мот IV" пересекает линию финиша и заканчивает свой великолепный рейс.

Во время второго этапа кругосветного рейса Плимут — Австралия — Плимут "Джипси-Мот IV" прошла 15517 миль за сто девятнадцать дней. За всё время кругосветного плавания, занявшего девять месяцев и один день, из них двести двадцать шесть ходовых суток, Чичестер преодолел 29 630 миль и установил несколько рекордов. Важнейшими из них являются: кратчайшее время кругосветного плавания (двести двадцать шесть дней), самый длинный безостановочный пробег (15517 миль), наименьшее количество промежуточных портов (один), ряд рекордов скорости.

Вокруг света под польским флагом

65. Леонид Телига — "Опти"

Когда Леонид Телига отправлялся в далекий рейс, у него не было точно разработанного маршрута. Своим кругосветным плаванием он хотел доказать, что и польские моряки способны на высокие мореходные достижения, устанавливаемые до того времени американцами, англичанами, французами.

У яхтенного капитана Леонида Телиги была неплохая мореходная подготовка. С морем он познакомился в 1933 году, с плаванием на морских яхтах — в 1937-м. Во время второй мировой войны он плавал на советских рыболовных судах в Азовском и Черном морях.

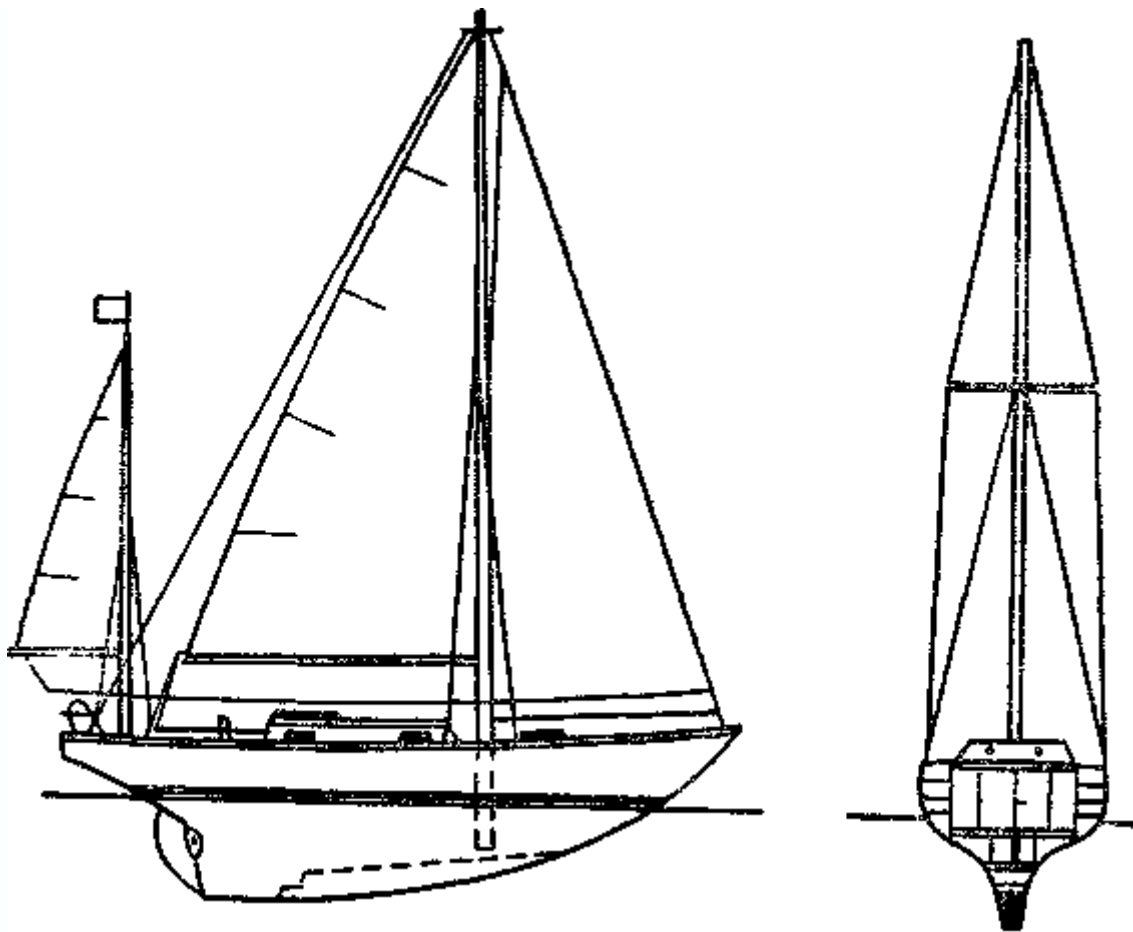
Как и его многочисленные предшественники, об одиночном плавании он мечтал с юных лет. В строительство яхты и подготовку к рейсу он вложил все свои сбережения. Различного рода помощь оказывали ему ряд организаций, друзья, а нередко и многие люди, совершенно ему незнакомые.

Яхта Телиги "Опти" (сокращение от слова "оптимист") была июлом длиной 9,9 метра, шириной 2,8 метра, с осадкой 1,6 метра, с площадью парусов 45 квадратных метров и со вспомогательным пятисильным двигателем.

Окончательно маршрут должен был определиться в зависимости от результатов первого этапа (Касабланка — Антильские острова). Не стремясь ставить рекорды, моряк предпочитал безопасные и удобные трассы.

8 декабря 1966 года "Опти" погрузили на пароход, который доставил её в Касабланку. Зимний рейс через Северное море и Бискайский залив был для яхты слишком рискованным.

25 января 1967 года "Опти" подняла паруса и Телига отправился в свой первый одиночный рейс. Курс лежал на запад. Вскоре после выхода из порта состоялась приятная встреча с польским кораблем, экипаж которого пожелал Телиге счастливого плавания. Потом наступила ночь, городские огни остались за кормой, и яхта вышла в океан. Судно шло самостоятельно, и моряк мог бы отдыхать. Но уснуть не удастся. Приключение, о котором он мечтал 30 лет, началось! Около полуночи ветер крепчает, но "Опти" держится превосходно, резво мчась вперед. За первые 12 часов яхта прошла 54 мили. Многообещающее начало!



Яхта "Опти", ведомая Леонидом Телигой, совершила кругосветное плавание под польским флагом.

К сожалению, последующие два дня ветер ослабевает. Вокруг яхты играют рыбы и дельфины, а на горизонте собираются тучи, предвещающие шторм.

12 февраля появляются контуры земли. Штурманские расчеты оказались безупречными, и "Опти" входит в Лас-Пальмас. Первая тысяча миль осталась за кормой. Хотя это и не так уж много, но достаточно, чтобы поверить в свои силы и в возможности яхты.

После месячной стоянки, использованной для окончательной подготовки судна перед прыжком через Атлантику, 16 марта Телига выводит свою яхту из Лас-Пальмаса. Под полными парусами, при сильном ветре "Опти" смело направляется к находящемуся почти в 3000 миль Барбадосу.

С сумерками приходит опасность морского столкновения. Многочисленные корабли, проходящие близ Канарских островов, всегда представляют угрозу для малых судов. В полной темноте "Опти" движется на запад, ветер слабеет, лаг медленно отмеряет милю за милей.

Так начался второй этап одиночного плавания. Телига быстро приспособился к специфическим условиям одиночества среди океана и хорошо переносил тяготы рейса. Восточные ветры, которые по мере удаления от Африканского континента всё больше набирали силу, наполняя паруса, мчали "Опти" к противоположному берегу океана.

Одиночный океанский рейс — это прежде всего тяжелый труд. Работы всегда хватает. Весьма важны навигационные расчеты. А их было немало. Несмотря на то что корпус "Опти" стал обрывать водорослями и ракушками, суточные пробеги достигали 100 миль, а 12 апреля, когда большая часть пути была позади, — даже 116 миль.

К счастью, корпус яхты, покрытый защитной краской, с честью противостоит древоточцам, которые в условиях тропиков поражают даже самые твердые сорта дерева.

При спокойной солнечной погоде, под белыми парусами, среди вечного рокота океана проходят четыре недели плавания. Наконец показалась земля. Восходящее солнце рассеяло мглу, и перед "Опти" вырос красно-белый маяк. Конец пути. Барбадос. Атлантический океан преодолен за тридцать один день. Неплохой результат!

Второй этап путешествия — от Канарских до Антильских островов, во время которого "Опти" шла, подгоняемая пассатом и в потоке Северного пассатного течения, — был строгим экзаменом для яхты и её капитана.

На Барбадосе Телигу встретили как старого знакомого. Интернациональная братия яхтсменов, находившихся на острове (Барбадос — традиционное пристанище заядлых моряков-парусников), приняла поляка как своего. Телига провел на острове немало чудесных дней, греясь на солнце и избавляясь от ревматических недомоганий — обычного бича моряков.

Пребывание на Малых Антильских островах принесло моряку массу впечатлений. Он с интересом посещал острова, знакомился с населением и местными обычаями и... обдумывал дальнейший путь. Яхта была заново покрашена, отремонтирован двигатель.

Санта-Люсия, Мартиника — названия, постоянно повторяющиеся в отчетах моряков, проходящих через Панамский канал, — отмечены также в судовом журнале "Опти". Телига двигался навстречу Тихому океану. Неожиданно на пути возникла преграда: бюрократия. Атлантический океан дался "Опти" и его капитану значительно легче. Власти затеяли канитель с выдачей визы. Остановившись в Колоне и являясь гостем Панамского яхт-клуба, Телига терпеливо заполняет многочисленные бланки и ждет "решения вышестоящих инстанций".

И вот наконец позади анкеты, бланки, фотографии, обмен телеграммами. Перед "Опти" открывается канал. Согласно предписанию, в сопровождении лоцмана и ещё четырех членов экипажа яхта двинулась вперед. Запущен двигатель и "Опти" медленно движется через залив Лимон в озеро Гатун. Корпус судна, отягощенный запасом провианта и весом экипажа, глубоко оседает в грязную, покрытую слоем нефти воду. Путь к океану лежит через три гигантских шлюза.

Разумеется, не обошлось без происшествий: сломалась муфта коленчатого вала. Телига в поте лица старался устранить повреждение, а его "экипаж" пил пиво и вслушивался в доносящийся из джунглей рык ягуаров.

17 августа "Опти" из Бальбоа направилась в дальнейший путь. Моряк с нетерпением ожидает встречи с океаном. На яхте запасы на полгода и многочисленные подарки друзей, позаботившихся о том, чтобы Телига не слишком скучал в своем одиноком путешествии.

Перед "Опти" трудный участок до островов Галапагос через район переменных ветров, обманчивых течений и тропических ливней.

Яхта идет с запущенным двигателем. Двухсотлитровый запас горючего позволяет надеяться, что не только преодоление Панамского залива, но и остальной акватории не представит особых трудностей. Вскоре "Опти" поравнялась с островом Табога, и Телига выключает двигатель, так как обнаруживается, что болты крепления муфты износились. Нужно решать: пойти ли на риск и плыть в трудных и опасных условиях без двигателя или завернуть в Панаму для проведения ремонта. Благоразумие, всегда отличавшее Телигу, побеждает. "Опти" послушно сворачивает на восток и возвращается в Бальбоа.

Через несколько дней Телига снова выходит в Тихий океан. Настают трудные, однообразные дни. Внезапные порывистые ветры, сильные и меняющие свои направления течения, холод и влажность, разбудившие ревматизм, удручающе серое небо и мрачный безрадостный океан сопровождают Телигу три нескончаемых недели.

Наконец настал день, когда из мглы вдруг возник солнечный сказочный мир островов Галапагос. На горизонте вырисовываются фантастические контуры земли, над "Опти" кружат птицы. При умеренном ветре яхта проходит вдоль юго-западного мыса и направляется к Сан-Сальвадору.

На следующий день с восходом солнца "Опти" приближается к берегу. Телига восхищен великолепной игрой красок моря, облаков и земли. Лавируя среди прибрежных скал, яхта пробивается сквозь течения, особенно предательские в водах архипелага. В течение следующей ночи, обогнув скалы Бартоломе, судно проплыло лишь около десяти миль. Проходят ещё сутки, пока "Опти", через двадцать четыре дня плавания в океане, достигла Врек-Бей на острове Сан-Кристобаль.

Преодолев уже 6500 миль, Телига решает продлить остановку. Да и кто устоял бы перед очарованием островов Галапагос! Мореплаватель, подобно своим знаменитым предшественникам, посещает острова, восхищается богатством и своеобразием животного мира.

28 октября "Опти", покинув мыс Тамайо, направляется к Маркизским островам. Но, прежде чем дыхание океана коснулось яхты, Телига очутился перед лицом опасности. "Я плыл вдоль берега на расстоянии двух миль от наиболее выступающих коралловых рифов... Мне казалось, что яхта идет слишком медленно, и вместо кливера я поставил генуэзский парус, благодаря чему выжал из "Опти" два узла. Наконец подул идеальный ветер, не очень сильный, но с юго-востока, а я шел на восток... Меня стало клонить в сон... Я спустился в каюту. Проснулся от качки и

страшного шума. Помню, что я очнулся на полу лицом вниз. Как я проснулся — не знаю. Я выскочил на палубу и закричал: "Нет! Не-е-т!.." Переставил румпель, бросился на нос яхты и спустил парус. "Опти" описала дугу.

Левый борт судна прошел совсем близко от больших скал, о которые с грохотом разбивались волны, обдавая брызгами палубу. "Опти" на всех парусах летела прямо на скалы, до которых оставалось не более 20 метров. Направо виднелись острые груды черных камней. Прибой швырял яхту, словно щепку. Сам не помню, как я закрепил руль и поднял генуэзский парус на левом галсе. Гряду камней удалось миновать. Крупный пеликан сорвался со скалы и пролетел в нескольких метрах, как бы желая посмотреть, что произойдет. Я уже выходил из маленького залива, когда генуэзский парус наполнился ветром с другой стороны. Снова дикий прыжок к парусу, а затем обратно, к рулю. От радости, что всё закончилось благополучно, я решил сфотографировать этот коралловый риф, скалы и груды камней и только тогда заметил, что у меня дрожат руки, а ноги стали как ватные..."

"Опти" мчится на запад, к Маркизским островам, преодолевая милю за милей, в сопровождении акул, подхлестываемая пассатом, заливаемая горько-соленой океанской волной.

После перенесенных невзгод прохода через лабиринты Антильских островов, после проволочек в Панамском канале и борьбы с течениями, ветрами и двигателем плыть теперь значительно приятнее. Это не означает, что Телига отдыхал. Большую часть трассы "Опти" шла в бакштаговых ветрах, обычно неся два больших стакселя. В этом положении яхта выдерживала курс с точностью до одного румба. Когда ветер крепчал и скорость увеличивалась, "Опти" начинала отклоняться влево, и тогда требовалось вмешательство рулевого. Кроме того, забота о трюме, текущие ремонтные работы и приготовление пищи занимали немало времени.

Ночью, когда потребность в сне вынуждала моряка покидать руль, он предоставлял "Опти" идти самостоятельно, даже если это приводило к отклонению от курса на 30°. После шестичасового сна отдохнувший моряк корректировал курс и не выпускал руля в течение всего дня. Он понимал, что за отдых приходится платить потерей скорости. Необходимость оборудовать яхту автоматическим управлением становилась всё настоятельнее.

Шли дни, недели, пролетел месяц. Наконец из-за горизонта показались серые контуры острова Фату-Хуку. Земля! Маркизские острова! На следующий день, 30 ноября, "Опти" стала на якорь в бухте Таиохаэ острова Нуку-Хива.

Судовой журнал "Опти" отмечает очередные 3000 миль. Переход от островов Галапагос за тридцать два дня — достойный повод для гордости. Телига справился с Тихим океаном не хуже, чем суда с многочисленными экипажами.

Нуку-Хива — прекраснейший остров, населенный приветливыми людьми, где можно великолепно провести несколько месяцев. Но ритм жизни моряка определяется жизнью океана.

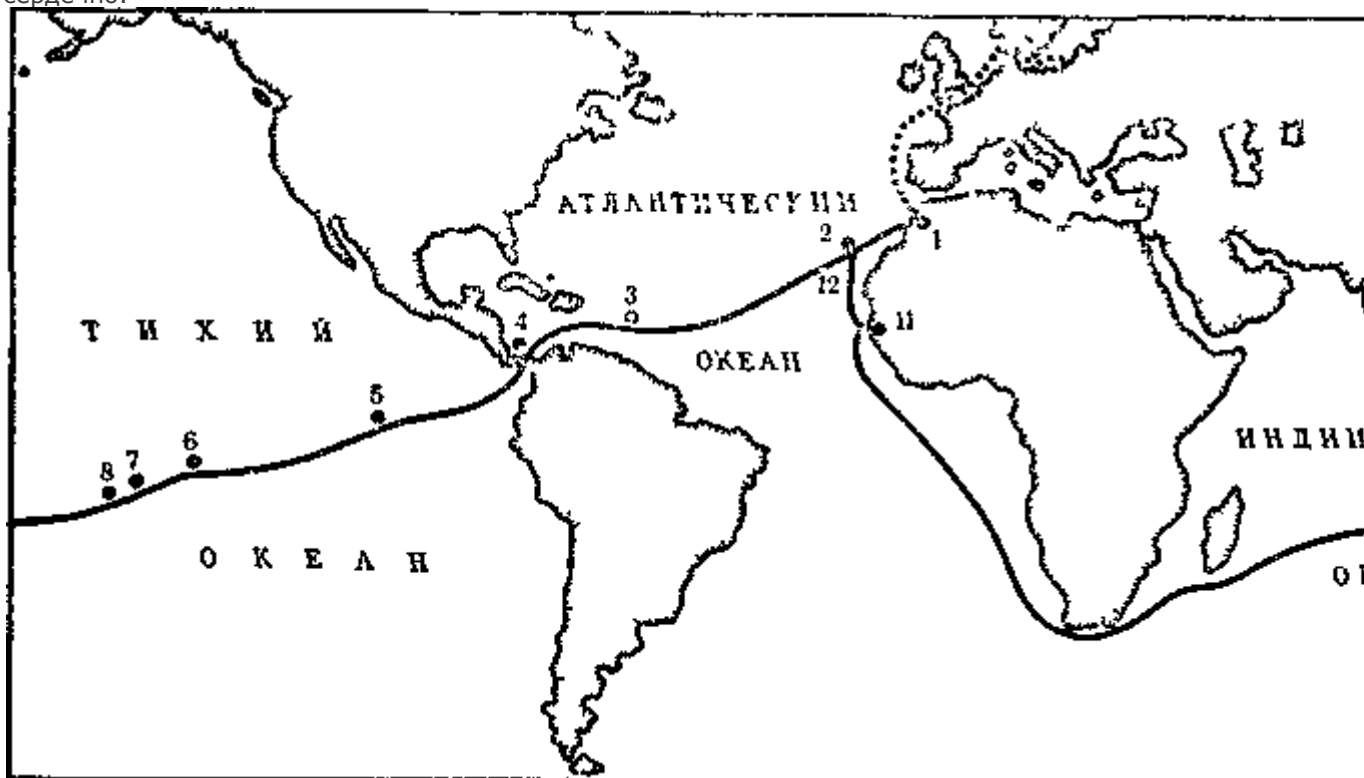
Поскольку приближался период штормов, длящийся до марта, Телига решил двинуться к Таити, чтобы в Папееэте переждать штормы и отремонтировать яхту.

Направляясь на юго-запад, "Опти" должна была пройти опасный архипелаг Туамоту, усеянный бесчисленными коралловыми рифами. В очень трудных и опасных условиях Телига ещё раз доказал свое мореходное искусство, проплыв без аварии острова Туамоту при исключительно сильных ветрах. На заливаемой волнами яхте, с зарифленными парусами, почти не имея времени для отдыха, недосыпая и недоедая, Телига упорно шел вперед.

После короткой остановки на одном из атоллов "Опти" подходит к островам Общества. Погода улучшилась, и казалось, что больше препятствий быть не должно. И тут совершенно неожиданно, когда моряк находился в каюте, "Опти" столкнулась с дрейфующим бревном — одной из наиболее серьезных неприятностей для мореплавателей. И хотя столкновение было не столь уж сильным, моряка беспокоило состояние яхты, так как вскоре опять наступила плохая погода.

Несомая огромными океанскими волнами яхта подходит к Таити. В последний день 1967 года, в трудных погодных условиях, смелым маневром Телига ввел свою яхту в Папееэте.

Местная пресса не скупится на слова признания в адрес смелого моряка, подробно освещая ход кругосветного плавания. Для "Опти" и её капитана наступает пора заслуженного отдыха. В общей сложности пройдено 10 300 миль. Яхт-клуб Таити принимает мореплавателя очень тепло и сердечно.



Трасса кругосветного рейса Леонида Телиги.

1 — Касабланка; 2 — Лас-Пальмас (Канарские острова); 3 — остров Барбадос; 4 — Панамский канал; 5 — острова Галапагос; 6 — Маркизский острова; 7 — острова Общества; 8 — Папееэте

(остров Таити); 9 — Сува (острова Фиджи); 10 — Торресов пролив; 11 — Дакар; 12 — Лас-Пальмас (Канарские острова).

Во время четырехмесячной остановки на Таити "Опти" была поставлена на берег и подвергнута тщательному осмотру. Телига, не щадя своих сил, сделал всё возможное, чтобы ускорить ремонт яхты. Мореплаватель, оказавшийся способным механиком, сам изготовил устройство для автоматического рулевого управления. Как оказалось впоследствии, спроектированный и собственноручно изготовленный Телигой "автопилот" действовал великолепно.

5 мая 1968 года "Опти" покидает Таити и направляется к соседнему острову Бора-Бора. Телига снова на своем "Опти" один на один с океаном. Уже дает себя чувствовать качка, которая долгие месяцы не выпускает яхту из своих объятий.

Плавание проходит в солнечные дни и звездные ночи. 7 мая "Опти" прибывает на Бора-Бора. Сильное приливное течение затрудняет вход в лагуну. Смело маневрируя среди коралловых рифов на парусах и с помощью двигателя, Телига вводит "Опти" в сужающийся канал. Вдруг неожиданно выходит из строя двигатель! Положение опасное. Течение из лагуны начинает сносить яхту. Быстро выбрав шкоты, Телига выходит из опасной ситуации. Ещё несколько рискованных галсов под парусами, и "Опти", минуя грозные глыбы кораллового полипняка, выходит на спокойную воду и вскоре причаливает у старого мола.

На этом чудесном острове Телига провел десять дней. "Опти" отныне становится истинным парусником времен Колумба, в дальнейшем он будет идти лишь под парусами. Двигатель яхты капризничал с самого начала рейса, и от него пришлось отказаться.

Телига изучает остров, заводит много знакомств, посещает могилу знаменитого Алена Жербо.

16 мая метеорологи подтверждают прогноз о юго-западном ветре силой 3–6 баллов, однако "Опти" отплывает, взяв курс к островам Фиджи. Сильный ветер облегчает выход из лагуны, и вскоре яхта раскачивается на пологой океанской волне. Идя в бакштаговом ветре, с автоматическим рулевым устройством, "Опти" развивает скорость до семи узлов. Через 5 часов на траверзе вырисовываются контуры острова Маупити.

Первые два дня плавания Телига отметил как благополучные. Сильный, но ровный ветер, солнце и спокойный ход яхты, несмотря на докучливую бортовую волну, радуют моряка. За эти два дня "Опти" прошла 266 миль. Лишь на следующую ночь погода ухудшилась. Мчась при порывистом ветре с зарифленными парусами, яхта сильно кренится. На рассвете "Опти" пересекает меридиан, противоположный меридиану Варшавы. Может ли быть большая награда за невзгоды штормовой ночи? Одинокий поляк поднимает красно-белый флаг, приветствуя далекую столицу. Телига уже преодолел половину кругосветной трассы. Теперь "Опти" будет идти к дому. На этом участке рейса Телига вступает в 52-й год своей жизни.

Вскоре яхта минует остров Аитутаки — северный форпост архипелага Кука. Двигаясь на запад при устойчивых пассатах, "Опти" проходит по 170 миль в сутки. Было, правда, несколько дней мертвого штиля, когда яхта монотонно качалась на высокой волне.

7 июня, после двадцати двух дней плавания, пройдя 3000 миль, "Опти" прибыла в Суву на острове Вити-Леву. В столице архипелага Фиджи Телиге устроили восторженную встречу и присвоили ему звание почетного члена яхт-клуба Сувы. Телигу принимали так же, как и его знаменитых предшественников.

Пребывание на острове, затянувшееся в ожидании австралийской визы, моряк посвятил осмотру и мелкому ремонту яхты, а также знакомству с островом. Здесь же мореплаватель принял решение пройти без остановки огромную 15000-мильную трассу: Фиджи — Южная Африка.

28 июля Телига, запасшись продовольствием и пресной водой на двести дней, был уже в пути. Мореплаватель планирует достичь Касабланки через 6–8 месяцев.

Безотказная "Опти", ведомая неутомимым моряком, быстро приближается к грозному Торресову проливу. 13 августа в крепнущем северном ветре, под потоками тропического ливня и в наступающих сумерках Телига пытается разглядеть землю. Положение напряженное — острые коварные коралловые рифы окружили яхту. С наступлением темноты вдали показались контуры Новой Гвинеи. Ночью моряк надеется увидеть огни мыса Худ.

В чрезвычайно трудных условиях, едва различая в темноте островки, Телига проходит коварный пролив, счастливо избежав столкновения с коралловыми рифами. Перед ним открылось Арафурское море. "Опти" пересекает бесконечные скопления планктона с резвящимися рыбами. Много там было и акул, которые, впрочем, не отбивали у моряка охоты к купанию.

В первых числах сентября "Опти" выходит в Индийский океан. Яхта идет к мысу Доброй Надежды. Суточные переходы составляют не менее 100 миль, достигая иногда и 150. Ветры часто меняются, и, чтобы выдерживать курс и максимальную скорость, Телига много хлопочет с парусами. "Опти" несет 80 квадратных метров парусов! Зато и результаты хорошие: при ветре в два-три балла яхта делает по 120 миль в сутки!

Прошло три долгих месяца с момента выхода из Сувы. В течение двух из них о Телиге не поступало никаких известий, и даже убежденные оптимисты начали беспокоиться. Казалось невероятным, что ни один из кораблей, находящихся в Индийском океане, не заметил польской яхты. Только в начале ноября через Московское радио пришло сообщение от капитана "Ленкорани" Ипполитова: "31 октября на 34°33' южной широты и 21°55' восточной долготы танкер встретился с яхтой "Опти". За девяносто три дня плавания Телига преодолел свыше 9000 миль". Фантастический результат!

"Опти" неумоимо движется вперед, взяв курс на южную оконечность Африки. Часы на яхте показывают то же время, что и часы на родине.

Идут дни, Телига не заходит ни в один порт. Снова отсутствие известий о нем, снова беспокойство. Наконец 12 ноября советское судно "Металлург Бардин" встречает Телигу на 25°37' южной широты и 10°25' восточной долготы. Мореплаватель в пути уже сто шесть дней. У него достаточное количество продовольствия, и он будет плыть дальше.

Проходят недели. Опять нет сообщений об "Опти". Наконец — радостная весть. Леонид Телига прошел очередной отрезок одиночного кругосветного рейса и 9 января 1969 года прибыл в Дакар. Трасса Сува — Дакар протяженностью 14 500 миль пройдена за сто шестьдесят пять дней. Польский моряк на два дня улучшил рекорд Бернарда Джилбоя ("Пасифик").

Имя мореплвателя и название польской яхты не сходят со страниц газет. Но радость сменяется огорчением: Телига болен.

Общественность требует, чтобы моряк прекратил рейс и вернулся на родину. Но Телига не хочет покидать яхту. Теперь, перед финишем, он показывает истинную силу воли и плывет дальше.

27 марта он вышел из Дакара и через три недели тягот, о которых, очевидно, мы никогда не узнаем в полной мере, 16 апреля достиг Канарских островов, остановившись в Лас-Пальмасе. "Опти" обогнула земной шар!

Коварная судьба не позволила продолжить плавание до Польши. Замечательный рейс начался и закончился в Касабланке, куда "Опти" прибыла 29 апреля 1969 года. За два года и два месяца плавания Телига преодолел 28000 миль.

На родине Телигу встретили восторженно. Он был награжден орденом "Возрождения Польши", золотым знаком "Заслуженного труженика моря", медалью за выдающиеся спортивные достижения, значком "Заслуженный мастер спорта" и многими другими.

Доблестная яхта "Опти", спроектированная польским инженером и построенная польским мастером, была установлена в Морском музее в Гданьске.

Четыре старта одного кругосветного плавания

66. Алек Роуз — "Шалунья"

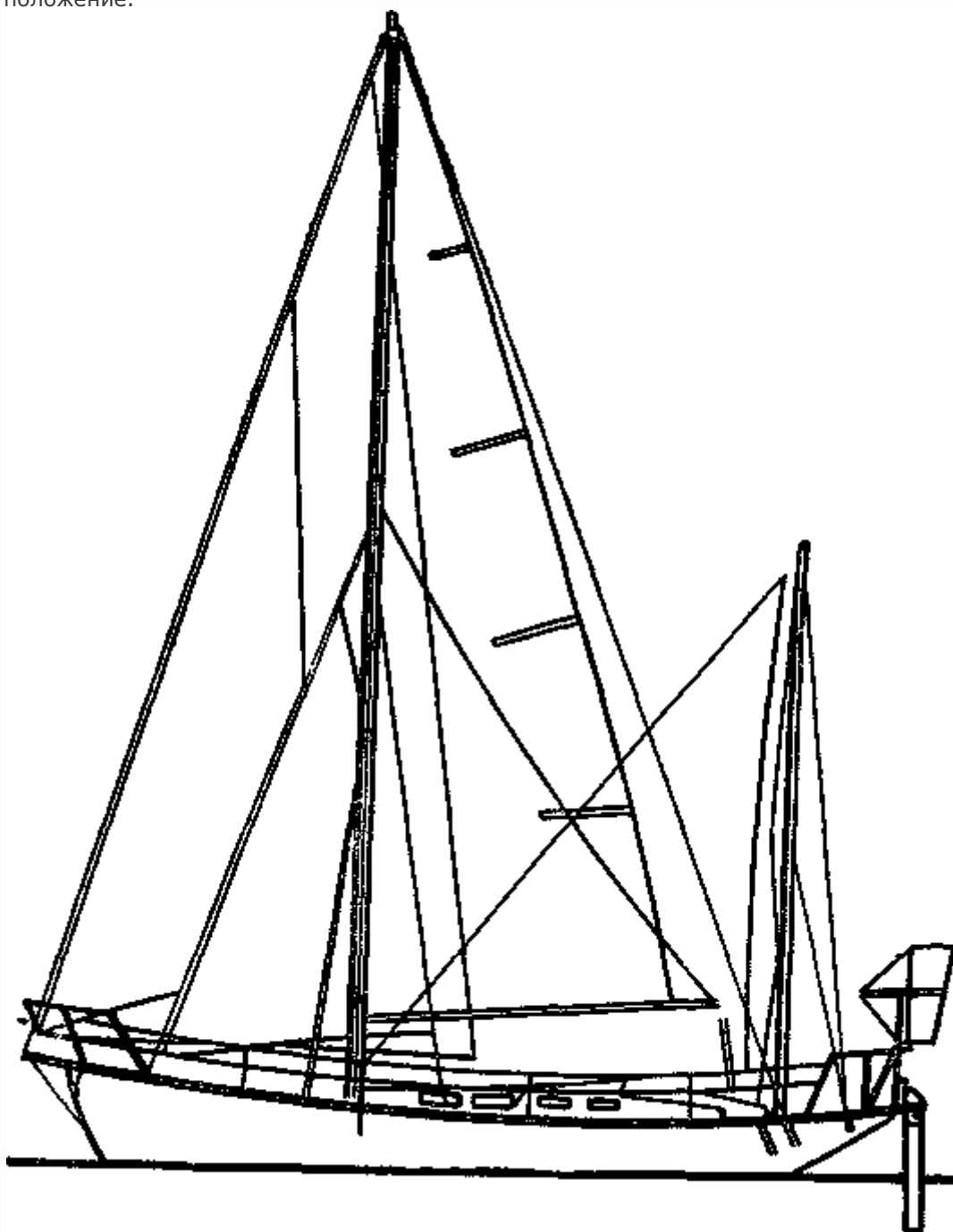
Англичанин Алек Роуз родился в 1908 году. Он рос таким хилым и болезненным ребенком, что его долго возили в коляске. Врачи запретили мальчику бегать и заниматься спортом. Однако с возрастом всё вошло в норму, и Роуз начал заниматься спортом, тренируясь в беге и гребле.

Роуз много читал и мечтал о далеких землях, морях, штормах и о ледящем душу мысе Горн.

Подобно большинству своих сверстников, Роуз рано начал самостоятельно зарабатывать на жизнь. Он перебрал немало профессий; некоторое время жил в Канаде, однако состояния не

сколотил. Как вспоминают его знакомые, Роуз был очень трудолюбивым, скромным и замкнутым человеком.

Первое знакомство Роуза с морем произошло во время второй мировой войны, когда он служил добровольцем на военных судах, эскортировавших морские караваны через Атлантику в Африку, Соединенные Штаты и в Средиземное море. После переподготовки он служил механиком, к концу войны получил звание офицера. В результате напряженной службы у Роуза развился сильный невроз и в 1945 году он был отстранен от действительной службы. Врачи предписали ему заняться сельским хозяйством — выращивать цветы и овощи, разводить голубей. Это принесло свои плоды: здоровье Роуза пошло на поправку, улучшилось и его финансовое положение.



Яхта "Шалунья" мореплвателя Роуза обогнула земной шар.

В 1952 году Роуз приобрел старую немецкую спасательную лодку и в течение шести лет возился с ней, пока не перестроил в яхту. За это время он не только приобрел навыки в строительстве лодок, но и прочитал много специальной и художественной литературы, посвященной мореплаванию.

После немалых лишений и тяжелого труда ранней весной 1958 года был спущен на воду солидный кэч, названный "Дочь Нептуна". На этой яхте Роуз постигал тайны плавания под парусами, совершая рейсы в Ла-Манше. Первые уроки навигации ему преподавал сын, профессиональный моряк. Роуз начал понимать, что море открывает перед ним широкий мир. Было ему тогда пятьдесят лет.

На трудных, бурных и туманных, с быстрыми течениями акваториях Северного моря и Бискайского залива Роуз приобретает опыт и веру в свои силы. Постепенно мореходство становится его страстным увлечением — и даже свадебное путешествие в 1960 году он проводит в рейсе. Роуз, что редко бывает, совершенно не страдал морской болезнью.

В 1964 году Роуз решил принять участие во второй атлантической гонке яхтсменов-одиночек. Для этой цели он приобретает "Шалунью", предварительно продав "Дочь Нептуна". Хотя "Шалунья" прослужила уже около двадцати лет, это было ещё крепкое судно водоизмещением 14 тонн, имевшее длину 11 метров, ширину 2,8 метра. Поскольку такелаж яхты изнашивался, Роуз, посоветовавшись со специалистами, видоизменил паруса. Новая мачта (металлическая) была передвинута несколько назад, был укорочен бушприт. Перед состязанием яхта была оборудована автоматическим рулевым устройством ("автопилотом") Хазлера и снабжена запасом продовольствия на три месяца.

В начале гонки осторожный моряк благоразумно вел свою яхту, не вырываясь вперед. Слабые ветры не могли обеспечить тяжелой "Шалунье" достаточной скорости, но, когда ветер окреп, Роуз стал быстро догонять соперников.

В Атлантическом океане он несколько раз встречал соревнующиеся с ним яхты. Это позволяло ему легче переносить одиночество (на яхте не было радиопередатчика). "Шалунья" стойко выдержала шторм, длившийся несколько дней, хотя изрядная течь очень беспокоила моряка. Яхта Роуза, как и многие другие, почти перед самым финишем была задержана штилем, и на преодоление последних ста миль потребовалось трое суток. Из-за неточной информации Роуз решил, что он занял последнее место. Тем большей была радость новичка, когда выяснилось, что он пришел четвертым, уступив лишь таким бывалым морякам, как Табарли, Чичестер и Хауэлз.

Вопреки сложившемуся мнению обратный путь с запада на восток, в который отправился Роуз, оказался крайне трудным. Терзаемая частыми штормами "Шалунья" ещё раз доказала свою доблесть и благополучно перенесла своего рулевого через Северную Атлантику.

Мечты осуществились. Роуз был счастлив. Состязание он рассматривал как средство показать своё мастерство, и мог гордиться своими результатами. В Англии Роуза встретили восторженно, и для скромного моряка это явилось полной неожиданностью.

Теперь его целиком захватило желание совершить кругосветное путешествие и обогнуть грозный мыс Горн.

Роуз знал, сколь трудно и рискованно задуманное предприятие, не говоря уже о финансовой стороне дела. Не удивительно, что он начал колебаться. В мае 1966 года Роуз неожиданно узнал, что Фрэнсис Чичестер собирается совершить кругосветное плавание по трассе клиперов с заходом только в один порт, в Австралии. Роуз решил стартовать вместе со знаменитым Чичестером. Он изменил парусное вооружение "Шалуни", превратив её в иол, на 1,2 метра увеличил высоту мачты, а на корме установил невысокую бизань, на которой "Шалунья" будет нести большой апсель, равный по площади гроту и рассчитанный на плавание при слабых ветрах. Паруса были пошиты из терилена (кливер — 17, стаксель — 11, генуэзский парус — 35, грот — 26, апсель — 21 квадратный метр и комплект штормовых парусов).

Несмотря на все эти изменения, яхта Роуза значительно уступала в скорости яхте Чичестера. "Джипси-Мот IV" была на 5,5 метра длиннее, и её парусность примерно на 22 квадратных метра больше. Расчетная скорость "Шалуни" составляла семь узлов, "Джипси-Мот IV" — девять узлов. В связи с этим Чичестер предоставил Роузу возможность стартовать на три недели раньше.

Роуз поспешно пополнял снаряжение яхты. Испытывая финансовые затруднения, он всё же отклонил предложения богатых покровителей, помощью которых охотно воспользовался Чичестер. Наконец двигатель "Шалуни" отремонтирован, на яхту погружено 200 литров горючего и 300 литров пресной воды, установлен мощный радиопередатчик, старательно уложено продовольствие. Подготовка к плаванию шла вплоть до самого старта.

Наконец 7 августа 1966 года измученный Роуз под проливным дождем выводит свою яхту из гавани. Начало путешествия было роковым. "Шалунья" села на мель, откуда её пришлось стаскивать с помощью моторной лодки. При попытке завести двигатель разряжаются аккумуляторы, а несколькими часами позже ломается стабилизатор "автопилота". В довершение всего ухудшилась погода и встречный ветер сдерживал яхту. Вскоре "Шалунья" на траверзе Портленда встречается со штормом, поднявшим крутую волну. После трех суток трудного и мучительного плавания Роуз заходит в Плимут.

14 августа состоялся повторный старт. Но небольшой дефект такелажа вынуждает Роуза почти сразу же вернуться и выйти в море только через час. Первые два дня проходят без происшествий, однако следующая ночь приносит новые хлопоты. Заштилило и неподвижная "Шалунья" не может уступить дорогу приближающемуся кораблю, который не замечает световых

сигналов яхты. В результате — столкновение, у яхты сломан бушприт, сорвана часть снастей и вырван штормрелинг.

Покалеченная яхта возвращается в Плимут. Ремонт производится быстро, и Роуз верит, что на этот раз всё пойдет удачно. К несчастью, во время ремонта яхта опрокинулась. Сломано шесть шпангоутов и повреждена часть обшивки. Ремонт отнял бы не меньше полугода. Роуз был вынужден отказаться от рейса. Даже при самых благоприятных обстоятельствах задержка старта не позволила бы Роузу обогнуть мыс Горн до наступления периода штормов. 27 августа огорченный Роуз прощается с Чичестером, отправляющимся в свой знаменитый рейс. Но упрямый моряк не отказывается от своего замысла. Яхту ремонтируют в родном Портсмуте, и это придает моряку новые силы. Он верит, что через год опять вступит в бой.

15 июля 1967 года "Шалунья" в четвертый раз пересекает линию старта. На этот раз в качестве талисмана Роуз берет с собой на борт большого игрушечного кролика. Прежний талисман — игрушечный гномик — остается на берегу (Роуз в шутку говорил, что именно он и был причиной неудач).

В сопровождении многочисленных яхт и моторных лодок, идя галсами при встречном ветре, "Шалунья" всё дальше удаляется от Портсмута. Роуз понимал, что о соревновании с Чичестером не может быть и речи, так как "Джипси-Мот IV" закончила свое удивившее мир путешествие 28 мая 1967 года. Однако Роуз не хочет смириться с мыслью, что он, согласно утверждениям скептиков, лишь подражатель знаменитого Чичестера.

В Бискайском заливе Роуз перенес 24-часовой шторм. Через десять дней "Шалунья" миновала мыс Финистерре и лишь тогда пошла с приличной скоростью. После двух недель плавания, которое требовало скорее крепких нервов, нежели мускулов, Роуз прошел первую тысячу миль. Потом снова наступил штиль. Но даже такой однообразный по характеру рейс был полон неожиданностей.

Однажды радиостанция Мадейры приняла сигналы SOS, полагая, что они поданы с борта "Шалуньи". Из английских радиопередач Роуз узнает, что его ищут как потерпевшего крушение; 6 августа, связавшись с Лас-Пальмасом, он опровергает ошибочную информацию.

Миновав Канарские острова, яхта вступила в полосу северо-восточного пассата и поплыла со скоростью до семи узлов, преодолев за неделю свыше 1000 миль. Такие результаты подняли дух и настроение моряка. Используя богатый запас продуктов, Роуз готовит себе вкусные обеды, не избегая умеренных доз виски.

С усилением ветра прибывало работы по ремонту повреждений. Больше всего было хлопот с автоматическим рулевым устройством.

По мере приближения к экватору пассат стал ослабевать. Роузу предстояло провести "Шалунью" через экваториальную штилевую полосу. Яхта лавирует при слабых переменных

ветрах. Только 26 августа "Шалунья" пересекает экватор. Позади сорок пять дней плавания, почти на три недели больше, чем у Чичестера.

Миновав штилевую полосу, "Шалунья" вынуждена идти против юго-восточного пассата. Медленно продвигаясь при значительной качке и крутой волне, яхта пробивается на юго-восток через пустынные просторы Южной Атлантики.

Шли дни. Наступил сентябрь. Роуз шел трассой клиперов, почти повторяя прошлогодний путь Чичестера. В середине сентября "Шалунья" перенесла тяжелый шторм, налетевший с северо-запада. Ввиду повреждения автоматического устройства Роуз около двух суток не выпускал из рук руль. Вскоре с регулярностью, способной сломить даже наиболее стойкого человека, пришли новые штормы. Роуз мужественно переносил все невзгоды, а "Шалунья", не раз почти исчезавшая под водяными валами, доказала, что, несмотря на возраст, является прекрасным судном. Следует заметить, что почти на всей трассе Роуза преследовали неблагоприятные навигационные условия.

Так, чтобы обогнуть мыс Доброй Надежды, ему пришлось в течение многих дней идти против восточного семибалльного ветра. Затянутое тучами небо не позволяло определить местоположение яхты. Поэтому неудивительно, что Роузу не приходилось ни читать, ни прослушивать магнитофонные записи классической музыки. А книг и музыкальных записей на яхте было немало.

После ста дней плавания Роуз не утратил ни сил, ни энтузиазма. Тяготы борьбы с Индийским океаном он переносил терпеливо, считая дни, отделявшие его от солнечной Австралии. Мысли о тепле особенно часто посещали его, когда среди пустынного океана на "Шалунью" обривались холодный дождь и град.

7 ноября лопнул один из сдвоенных бакштагов. Мачта начала опасно крениться и, несмотря на большую волну, моряк вынужден был взобраться на мачту. Но повреждение удается исправить только через два дня. Через неделю история повторяется. Из-за высокой волны Роуз отваживается снова влезть на мачту лишь через три дня.

27 ноября, подгоняемая шквальными ветрами, "Шалунья" на одном стакселе проходит в трехстах милях от мыса Луин, расположенного на юге Австралии. Холодные, порывистые ветры, перемежаемые штилями, были нелегким испытанием для моряка и его яхты.

1 декабря Роуз связывается по радио с Австралией. Переменные, часто встречные ветры по-прежнему задерживают продвижение к цели. Только во второй половине декабря "Шалунья" в сопровождении многочисленных яхт подошла к Мельбурну. Мореплавателю устраивают торжественную встречу. Газеты сравнивают сто пятьдесят четыре дня Роуза со ста семью днями Чичестера; однако, если учитывать размеры яхт и разницу в погодных условиях, результат Роуза вовсе не хуже.

После короткого праздничного отдыха Роуз готовится к переходу вокруг мыса Горн. Покрашен корпус, сменен такелаж. 13 января "Шалунья" опять на воде, но работы продолжаются: нет ни одной части оснащения, которая не была бы осмотрена и в случае необходимости заменена. Многие пытаются отговорить мореплавателя от рискованного перехода вокруг мыса Горн, рекомендуя Магелланов пролив. Но Роуз не уступает. Разве всю жизнь не мечтал он о том, чтобы в одиночку пройти этим путем?

14 января 1968 года яхта, доверху заполненная продовольствием и подарками, отправляется в дальнейший путь. Кажется, предусмотрено всё и прежние неудачи не должны повториться.

Океан не дает Роузу ни минуты покоя. Только теперь он в полной мере прочувствовал одиночество. Случалось, что за сутки ему удавалось продвинуться в нужном направлении всего лишь на 20 миль. Грозное Тасманово море и на этот раз не проявляет милосердия.

Однажды, во время смены парусов, на топе мачты лопнула оковка форштага. Нужно было зайти в порт и сменить оковку. Трасса "Шалуньи" проходила южнее Тасмании, и Роуз, свыкшийся с мыслью, что его преследует злой рок, отыскивает на карте ближайший порт. Им оказался Блафф, самый южный порт Новой Зеландии. Туда и направляется моряк. Налетает очередной шторм, и Роуз, опасаясь за целостность мачты, старается так вести яхту, чтобы возможно меньше подвергать её ударам волн.

Уже на расстоянии 360 миль от суши мореплавателю удается связаться с портом по радио и попросить подготовить всё необходимое для ремонта. Весть об аварии достигает Англии, и к моменту прибытия Роуза в порт необходимая часть такелажа была выслана в Новую Зеландию самолетом.

Как бы желая вознаградить моряка за невзгоды, в порту Роуза тепло встречают местные жители. Мореплаватель считает, что такого гостеприимства ему не было оказано даже в Мельбурне.

На исправление повреждений и замену части оснастки уходит пять дней. Наконец всё приведено в порядок, и "Шалунья" направляется на восток. Впереди 5000 миль бурного Тихого океана. Рассчитывая на сильные попутные западные ветры, Роуз надеется взять реванш за все неудачи.

И снова судьба ему не благоволит. На двадцать дней "Шалунья" попадает в условия постоянных встречных штормовых ветров, перемежаемых штилями и докучливой мертвой зыбью. С несомненной горечью Роуз отмечает, что плавание "Джипси-Мот IV" в этом районе проходило при благоприятных ветрах, позволявших делать суточные переходы по 200 миль.

Вскоре новая опасность. 18 февраля во время запуска движка динамо-машины Роуз не проверил выхлопную трубу. Помещение яхты наполнилось выхлопными газами, и моряк потерял

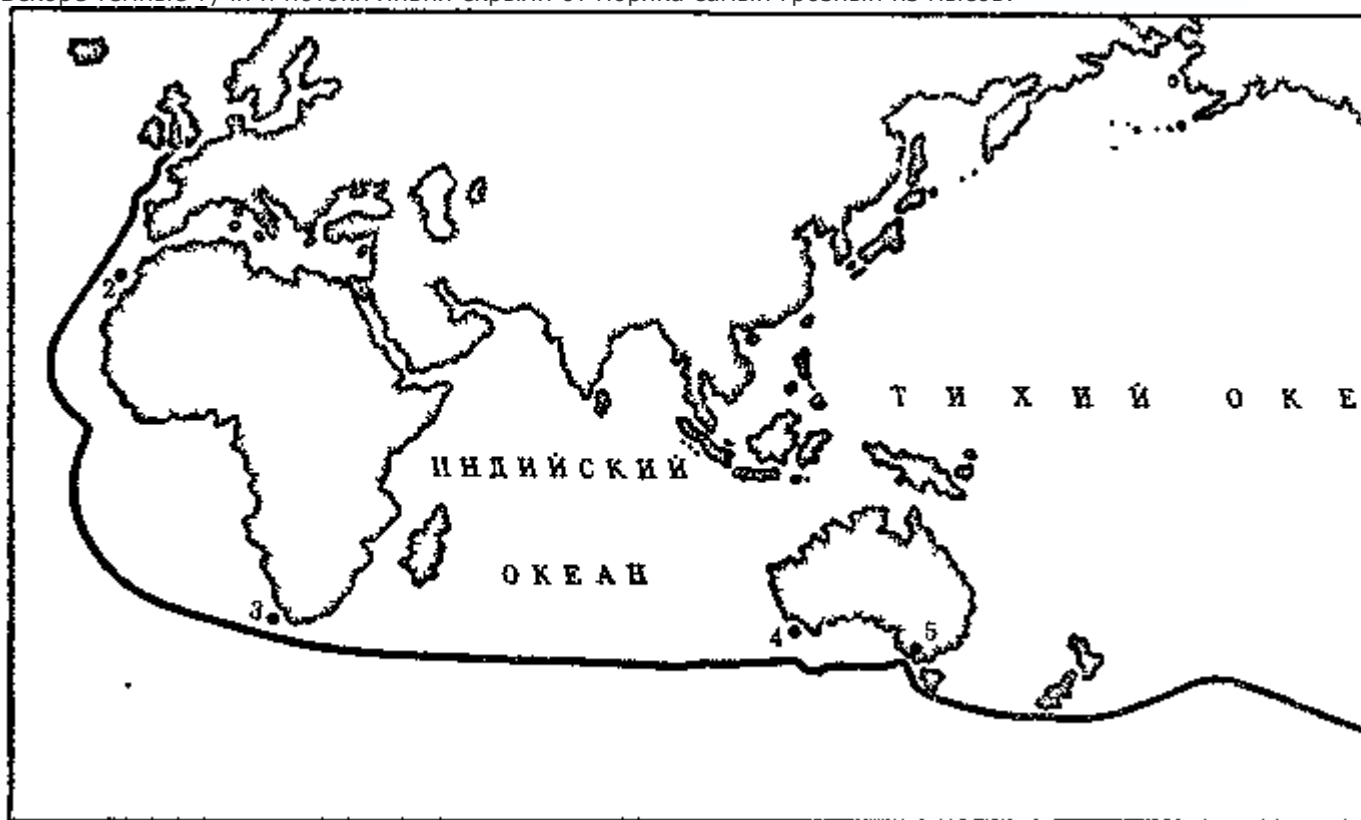
сознание. Однако он успел выключить мотор, и это спасло ему жизнь. Капли дождя, падавшие через люк, привели его в сознание.

Лишь через месяц поднялись западные ветры, точнее, западные штормы. Океанские волны неустанно перекачивались через яхту, мачта гнулась, а ветер завывал в снастях. Почти ложась на борт, "Шалу냐" мчалась на восток. По словам Роуза, это были крайне тяжелые дни. Замерзший и мокрый, с синяками от бесчисленных ушибов, со сломанным ребром, моряк стойко переносил все тяготы плавания, ожидая встречи с мысом Горн.

Трассой Вито Дюма через "ревушие сороковые" "Шалу냐" быстро приближалась к кульминационному пункту кругосветного путешествия. К концу марта до мыса Горн оставалось около 150 миль. Роуз поддерживает постоянную связь с кораблем "Вейв чиф", который должен страховать мореплавателя в самом опасном месте рискованного путешествия.

31 марта "Шалуню" обнаружил самолет, с которого репортеры будут наблюдать исторический момент. На следующий день, около полудня, при умеренном ветре и хорошей видимости, мореплаватель заметил слева по борту на расстоянии одиннадцати миль грозные черные скалы. "Вот момент, о котором я мечтал и к которому стремился". Роуз миновал мыс Горн. Свидетелями знаменательного события были экипаж корабля и репортеры из "Санди миррор". Самолет вел тот же пилот, который летал навстречу Чичестеру.

В честь знаменательного события Роуз выпил рюмку вина и поспешил к своим обязанностям. Вскоре темные тучи и потоки ливня скрыли от моряка самый грозный из мысов.



Трасса кругосветного рейса Алека Роуза.

1 — Портсмут (Англия); 2 — Канарские острова; 3 — мыс Доброй Надежды; 4 — мыс Луин (Южная Австралия); 5 — Мельбурн; 6 — мыс Горн; 7 — острова Зеленого Мыса; 8 — Портсмут.

Перед яхтой простираются 8000 миль Атлантического океана. После пройденного пути "Шалунья" не в лучшем состоянии. Автоматическое управление опять повреждено, и Роуз раздумывает, не зайти ли в порт для исправления повреждений.

Пригодились приобретенные ещё во время службы на флоте технические навыки: моряк исправляет "автопилот" и устраняет мелкие повреждения. Изнуренный штормами и холодом, Роуз мечтает о том, чтобы как можно быстрее закончить путешествие. Между тем по мере приближения к экватору потепление всё чаще сопровождается штилями. Суточные пробеги снижаются иногда до нескольких десятков миль.

Только 7 апреля "Шалунья" замыкает в Южной Атлантике круг своего путешествия. Теперь яхта движется в полосе пассата. Теплая, солнечная погода благоприятно сказывается на здоровье и настроении моряка. 19 мая яхта пересекает экватор, и мысли об уютном домике во всё ещё далекой Англии становятся более реальными.

Миновав штилевую зону, "Шалунья" быстро продвигается на север. Ежедневно Роуз с удовлетворением наносит на карту очередные 100 и более миль пройденного пути. Несмотря на то что погода снова портится, 5 июня яхта достигает островов Зеленого Мыса. Следуя своим принципам, Роуз неустанно подбирает наилучшую комбинацию парусов, а также заботится о правильном режиме питания.

Сражаясь с переменными встречными и слабыми ветрами, моряк медленно продвигается к проливу Ла-Манш. 21 июня с юго-запада приходит благоприятный ветер. До Портсмута ещё около 1500 миль. Ветер крепнет, и "Шалунья" идет под большим генуэзским парусом и малым стакселем, сильно раскачиваясь на волне. Суточные переходы достигают 150 миль.

Наконец устанавливается прямая радиосвязь с Англией. Навстречу яхте всё чаще вылетают самолеты. Корабль "Летерстон", высланный для сопровождения яхты в оживленном судоходном Ла-Манше, находит "Шалунью", и экипаж судна восторженно приветствует Роуза.

В принципе 1 июля кругосветное путешествие Алека Роуза заканчивается. "Шалунья" идет в сопровождении двух кораблей и многочисленных яхт. На берегу готовится торжественная встреча. Роуз, который сохранял хладнокровие в самые тяжелые моменты путешествия, испытывает страх перед несколькими тысячами людей, которые пришли его приветствовать.

4 июля "Шалунья" прибыла в Портсмут. Алек Роуз закончил свое выдающееся путешествие, длившееся триста пятьдесят четыре дня, из них триста двадцать один день чистого пребывания в океане. "Шалунья" прошла по кругосветной трассе более 28 000 миль.

Правда, Роузу не удалось победить Чичестера, но он добился не менее значительного результата. Следует отметить, что "морское счастье" не баловало Роуза: неблагоприятные,

встречные ветры сопутствовали ему почти на всей трассе, много раз яхту задерживали штили. Но Роуз никогда не пытался оправдать свое поражение.

Окончательный итог гонки:

"Джипси-Мот IV" — I этап — сто семь, II этап — сто девятнадцать, всего двести двадцать шесть дней.

"Шалунья" — I этап — сто пятьдесят четыре, II этап — сто шестьдесят семь, всего триста двадцать один день.

Не следует также забывать, что кругосветный рейс Роуза был совершен как частное мероприятие на яхте, прослужившей к тому времени 30 лет.

Третьи атлантические гонки яхтсменов-одиночек

67. Джоффри Уильямс — "Сэр Томас Липтон", Дэлинг — "Вуртреккер", Фоллет — "Чиирс" и 16 других яхтсменов

Наиболее красноречивым показателем, отражающим рост популярности и уровня атлантических гонок яхтсменов-одиночек, является число яхтсменов, стартовавших в разные годы: в 1960 году — 5, в 1964 году — 15, в 1968 году — 36. Если в первых гонках участвовали небольшие по размеру яхты (за исключением "Джипси-Мот III" Чичестера), которые состязались на основе чистого любительства, то в следующих соревнованиях принимали участие суда гораздо больших размеров, нередко субсидируемые состоятельными предпринимателями.

Что же касается многокорпусных судов — катамаранов и тримаранов, — то они вовсе не были представлены в первой регате, во второй их выступало 3, а в третьей — 15.

1 июня 1968 года (и позже) из 44 заявленных судов из Плимута в далекий и трудный путь вышли 36 яхт, ведомых яхтсменами десяти национальностей, в том числе одной женщиной. Среди яхт — несколько больших, размеры которых превышали обычно принятые нормы для спортивных судов. Самая большая яхта, тримаран "Пен-Дюк IV" Эрика Табарли, имела в длину 22 метра, "Раф" — 18,3 метра, "Сэр Томас Липтон" — 16,5 метра, "Катти Сарк" — 16,5 метра, "Вуртреккер" — 14,8 метра. Некоторые из яхт были построены специально для этого состязания. Конструкции яхт были весьма разнообразными (особенно многокорпусных судов) в целях нахождения новых оптимальных решений. Были также и небольшие яхты, например шведский "Гудвин" с парусами площадью 20 квадратных метров. Был также ветеран гонок, фолкбот "Джестер", известный многими достижениями "Миф Мальгама", а также необычный "Чиирс", построенный по образцу полинезийских лодок.

Разным было и мастерство участников. Начиная с опытных яхтсменов — участников океанских марафонов вроде Эрика Табарли и моряков-профессионалов и кончая теми, знакомство которых с морем и парусами насчитывало два-три месяца. Так, стартовавшая на тримаране "Коала III" немка Эдит Бауман только три месяца назад ступила на борт яхты.

Напряженная борьба началась прямо со старта. Эрик Табарли благодаря опыту, физической подготовке и великолепной, хотя и экспериментальной яхте считался кандидатом номер один на победу. Уже на первых милях пути Табарли захватил лидерство, развивая при благоприятном ветре скорость до десяти узлов, и систематически увеличивал преимущество. К несчастью, ночью его тримаран столкнулся с проходившим мимо танкером, в результате чего в одном из поплавков образовалась пробоина, и Табарли вынужден был вернуться.

Тогда же, 2 июня, от участия в гонках отказался Воке, плывший на небольшом тримаране "Тамур" (8 x 5 метров).

"Пен-Дюк IV" снова вышел на трассу только 4 июня. Через несколько часов после вторичного старта отказало автоматическое управление, и расстроенный Табарли возвращается к английским берегам.

В тот же день катамаран "Океан Хайлендер" Сэнди Манро теряет мачту, и моряк вынужден отказаться от гонок.

Не сломленный неудачей, Табарли возвращается в порт. Молниеносный ремонт автоматического управления, и "Пен-Дюк IV" в третий раз вступает в борьбу. Однако новая, недостаточно испытанная перед гонками яхта подводит моряка. Поврежденные во время столкновения мачта и такелаж не гарантируют безопасности плавания. Опытный моряк поворачивает к берегу, окончательно отказавшись от участия в гонке.

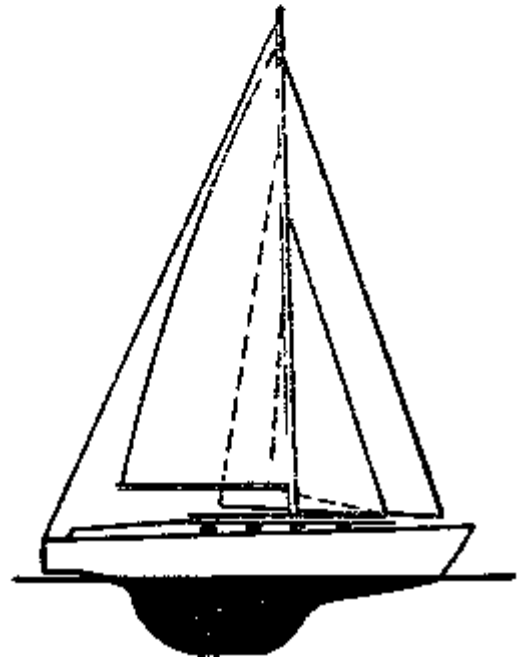
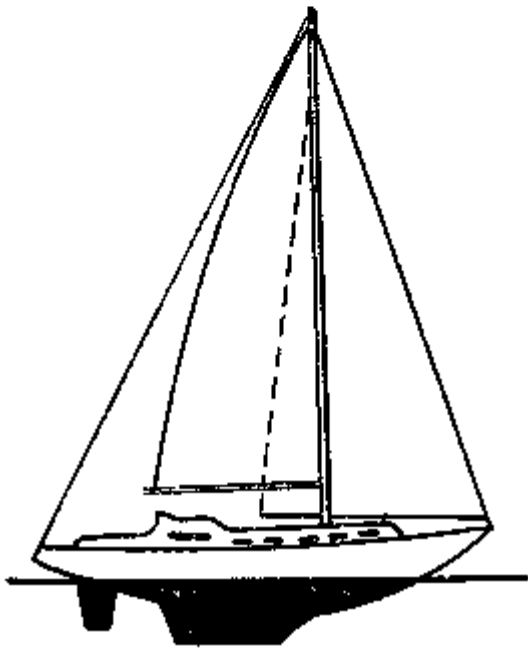
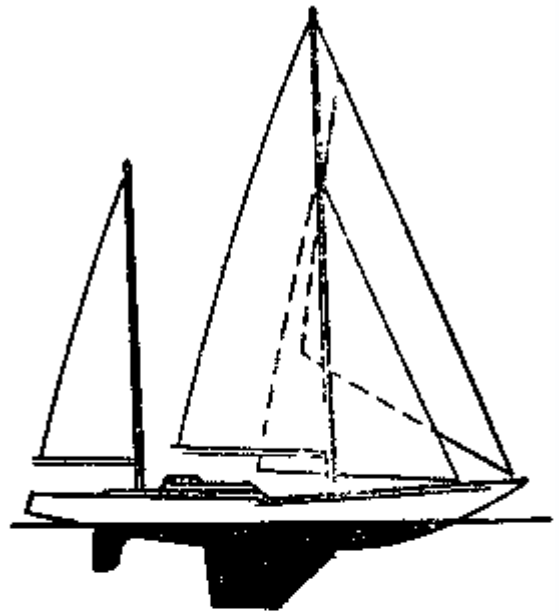
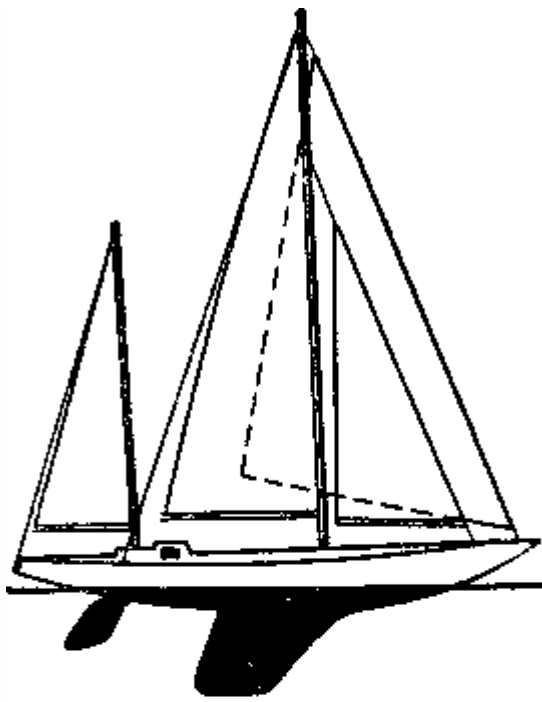
Идущие в слабых переменных ветрах яхты за пять дней пути растянулись на сто с лишним миль. Как и предсказывали специалисты, да и в соответствии с законами гидродинамики лидерство захватили яхты больших размеров. Положение существенно не менялось до тех пор, пока яхты не вошли в зону сильных, шести-семибалльных юго-западных ветров.

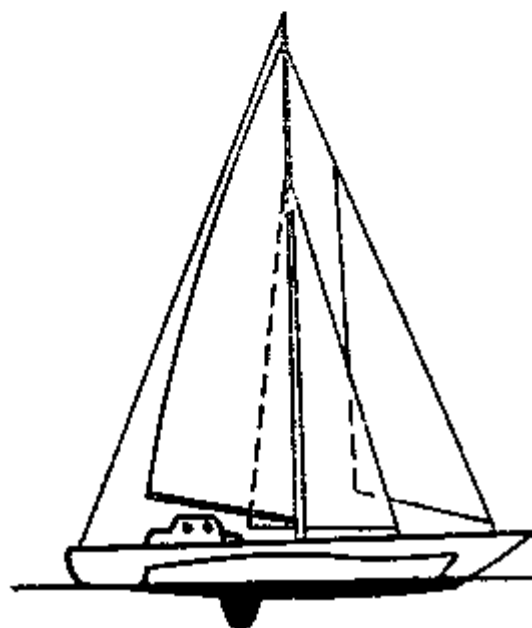
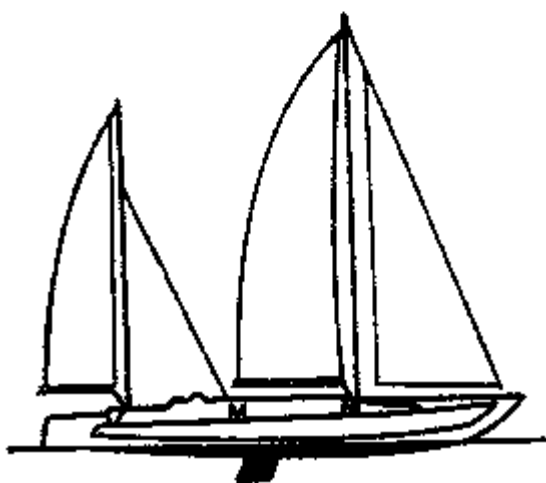
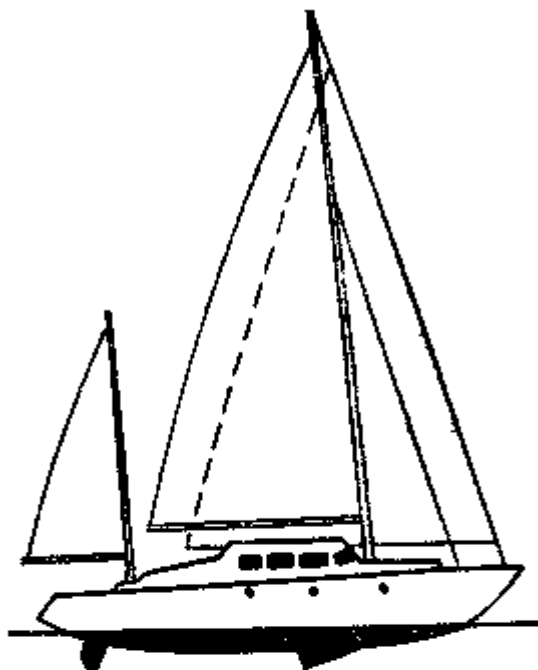
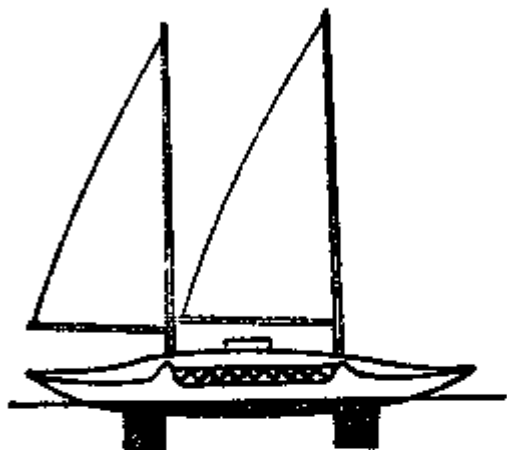
Через две недели после начала состязаний в Северной Атлантике метеорологические условия резко ухудшились. Труднее всего это переносили катамараны. Катамаран "Якша", управляемый малоопытным молодым французом Жоаном де Катом, 18 июня получил серьезные повреждения, потеряв мачту и руль. Удары волн повредили поплавки, и Кат покинул тонущий катамаран, спасаясь на надувной лодке. К счастью, располагая радиостанцией, он успел послать сигнал бедствия. Благодаря широко развернутым спасательным действиям моряк был найден через два дня в 550 милях от Ирландии.

Через неделю с помощью очередной спасательной операции, предпринятой судами военно-морского флота с участием самолетов, был обнаружен тонущий тримаран яхтсменки Эдит Бауман "Коала III", разбитый волнами. Отважная яхтсменка пережила в трехстах милях от Азорских островов очень тяжелые часы, находясь на тримаране, выступающем из воды едва на полметра. Спасли её 27 тоня.

Вообще говоря, многокорпусные суда потерпели поражение. Из четырех катамаранов вышли из гонок два, в том числе "Сан-Джорджио" знаменитого Кароццо. Из девяти тримаранов закончили гонки только три. Всего из пятнадцати многокорпусных судов финиша достигли только 5 (33 %). Но во время тех же штормов затонула и классической постройки яхта Куклинского "Амбрима".

После трех недель плавания в ведущей группе произошли изменения. Лидировал по-прежнему "Сэр Томас Липтон", хотя его капитан Уильямс, который упал с мачты, получил серьезные телесные повреждения. Но сошел с трассы его грозный конкурент Гликсман, вынужденный отвести в порт поврежденного "Рафа". "Вуртреккер", у которого в начале гонок был поврежден бом и который потерял немало ценного времени, шел вслед за лидером. За ними шли грозные соперники: Фоллет — на полинезийском катамаране "Чиирс", Хауэлл — "Золотой петушок", Минтеркемп — "Ганча герл".





Яхты — участницы третьих атлантических одиночных гонок.

В противоположность предыдущей регате, когда места лидеров определяли дни и даже недели, на этот раз решающими были часы. В атмосфере, полной напряжения и спортивного азарта, моряки, не знавшие отдыха, шли к финишу, не жалея сил. Положение обострялось угрозой приближавшегося шторма. Многочисленные самолеты, в течение нескольких дней вылетавшие в море для патрулирования, приносили все новые неожиданные, часто противоречивые известия. 27 июня, после полуночи, раньше, чем ожидалось, линию финиша возле Ньюпорта пересек "Сэр Томас Липтон" Джоффри Уильямса. Но это ещё не решало вопроса о первенстве. Оказалось, что Уильямс был оштрафован на двенадцать часов за несоблюдение

правил на старте. В течение 12 часов Уильямс, почти не спавший в последние дни гонок, ждал, всматриваясь в горизонт. Наверное, эти часы тянулись для него дольше, чем все двадцать шесть дней одиночного рейса. Опасения оказались напрасными. Он победил! "Вуртреккер" Дэлинга прибыл лишь через семнадцать часов. В это время Уильямс уже спал как убитый.

Третьим, через двадцать восемь часов после Уильямса, прибыл американец Фоллет на двухкорпусном "Чиирсе" — экспериментальной яхте (12 метров длина, парусность 35 квадратных метров), построенной по образцу полинезийских лодок. Этот результат можно признать одной из сенсаций гонок, поскольку другие катамараны себя не оправдали.

Из результатов, которые заслуживают внимания, следует отметить пятое место "Золотого петушка" Хауэлла — 31 день 16 часов — и шестое место "Опуса" Кука — 34 дня 8 часов.

Это были замечательные достижения, тем более поразительные, что в первой половине гонок лидирующие яхты прошли более короткий путь, чем "Пен-Дюк II" за то же время в состязании 1964 года.

Всего в третьих атлантических гонках яхтсменов-одиночек стартовало 36 яхт. Финишировало же 19 яхт. Это является ещё одной характерной особенностью состязаний 1968 года (в 1960 году гонки закончили все пять яхт, в 1964 году из пятнадцати яхт с трассы сошла только одна).

Победитель третьих атлантических гонок 26-летний англичанин Джоффри Уильямс прошел трассу за 26 дней, 20 часов и 32 минуты (в 1960 году Чичестер — 40,5 дня, в 1964 году Табарли — 27 дней). Трудно сказать, является ли установление нового рекорда по пересечению Атлантического океана следствием мореходных достоинств яхты "Сэр Томас Липтон", или же её размеров (1960 год "Джипси-Мот III" — 12,1 метра, 1964 год "Пен-Дюк II" — 13,6 метра), или сложившихся благоприятных гидрометеорологических условий.

Неоспорим факт, что Уильямс, ведя такую большую яхту через океан и имея к тому же в течение многих дней неисправное автоматическое управление, доказал, что он превосходный моряк, достойный победитель и преемник своих замечательных предшественников — Чичестера и Табарли.

В состязании с "Сэром Томасом Липтоном" (16,5 метра длины и 110 квадратных метров парусности) рядовые яхты (7–10 метров длины и 25–60 квадратных метров парусности), какими располагают моряки, не субсидируемые богатыми фирмами, заранее были обречены на проигрыш в гонках.

Нарушением спортивной этики, пожалуй, следует считать и применение Уильямсом "навигационной практики", заключавшейся в том, что он поддерживал постоянную радиосвязь с Англией, где в вычислительном центре бюро метеопрогнозов для "Сэра Томаса Липтона" разрабатывались рекомендации для выбора оптимального пути яхты.

Третьи атлантические гонки в некотором смысле стали эпилогом этого вида состязаний. Соревнование мореплавателей уступило место соперничеству предпринимателей.

Последний рейс капитана Уиллиса

68. Уильям Уиллис — "Малютка"

Капитану Уиллису было уже семьдесят два года, и, несмотря на прекрасное здоровье и юношескую живость ума, ему приходилось с этим считаться. На примере плавания в Тихом океане он видел, что ему уже не справиться с судном большого размера. Так же хорошо, как свои физические возможности, он умел оценить и способности своей яхты "Малютка". Её длина — 3,5 метра, ширина — 1,62 метра. Общая площадь трех небольших парусов — около 10 квадратных метров.

На такой микрояхте Уиллис в одиночку намеревался пересечь Атлантический океан. Он погрузил на яхту муку, молочный порошок, масло, мед и лимонный сок (по его мнению — лучшее средство против цинги). Пресной воды он не взял совсем, рассчитывая утолять жажду морской и дождевой водой.

"Малютка" вышла в океан 22 июня 1966 года. Уиллис планировал пройти трассу Нью-Йорк — Плимут за семьдесят дней, чтобы прибыть в Англию в начале сентября.

Подгоняемая ветром и Гольфстримом миниатюрная яхта медленно двигалась вперед. Уиллис быстро освоился с дорожными заботами и был полон оптимизма. Смело и в то же время осторожно вел он "Малютку" вдоль побережья Новой Шотландии.

Проходили дни, похожие один на другой. "Малютка" всё больше удалялась от берегов США — 200 миль, 300, 500... Очень медленно, но настойчиво Уиллис плыл на восток. Неожиданно на шестой день у него произошло ущемление грыжи. Страдая от невыносимой боли, беспомощный и лишенный сил Уиллис лежал на палубе в ожидании встречи с кораблем, с которого ему могла быть оказана помощь. Ждать пришлось долго. Терзаемый болью, он потерял чувство времени и веру в возможность спасения.

Однако судьба, всегда благоволившая к нему, не обманула его надежды. "Малютка" встретила с голландским судном. Капитан предложил Уиллису перейти на корабль, но по техническим соображениям отказался забрать "Малютку". Уиллис остался на яхте. Снова один — со своей болью и океаном.

Уиллис знал, как сильно он рискует. Маловероятно, что кто-то заметит среди постоянных в этом районе туманов его трехметровую лодку. Однако он не допускал мысли покинуть "Малютку".

Только через несколько дней, принеших Уиллису неопишуемые страдания, "Малютку" заметили на экране радара проходившего невдалеке корабля. Яхта уже преодолела 1000 миль.

"Можете ли взять мою лодку?" — спросил Уиллис. В полубессознательном состоянии мореплаватель был доставлен в больницу Сент-Джонса на Ньюфаундленде. Оказав Уиллису помощь, врачи заявили: "Любое промедление стоило бы вам жизни".

Несгибаемый Уиллис решил отложить попытку преодолеть Атлантический океан до следующего года. Вскоре он встал на ноги. Задумывался ли он над причиной неудачи? Определенно — да. Сделал ли он какие-либо выводы, изменил ли конструкцию яхты, переменил ли трассу? Увы, лишь частично. Он спорил с теми, кто утверждал, будто плавание на такой крохотной лодке — безумие и отвергал их советы. Согласился лишь на новый вариант "Малютки", с кабиной. Длина кабины точно соответствовала росту хозяина — 185 сантиметров. Но встать в полный рост там было нельзя: высота составляла 105 сантиметров. Уиллис отказался от бизань-мачты, что уменьшило площадь парусов.

30 июня 1967 года Уиллис снова вышел из Нью-Йорка, рассчитывая, что через два месяца он достигнет побережья Англии. Продовольствия и пресной воды он взял на шестьдесят дней.

Снова настали дни труда и одиночества, надежд и сомнений. "Малютка" шла на восток. Плыла медленно, слишком медленно. Сообщения о судьбе "Малютки" по мере её удаления от судоходных путей становились всё реже. Прошли июль, август, кончался сентябрь — о мореплавателе не поступало никаких известий.

Наконец 27 сентября, в 18.00 "Малютку" заметили с польского траулера "Белона". На палубе яхты появился человек, он спустил паруса и стал размахивать прикрепленным к веслу американским флагом.

"Белона" задерживается возле яхты. Уиллис просит сообщить о нём на берег. Он совсем ослаб от голода, болен и не может плыть дальше, просит, чтобы за ним прислали американский корабль.

— Но ведь помощь можем оказать и мы, — говорит капитан Ружняковский. — Взять вас на борт?

— Да, конечно, но при условии, что и яхту тоже.

Уиллис окончательно изнурен. Очутившись на палубе корабля, он опускается на приготовленные для лова сети, раскидывает руки, закрывает глаза...

— Умирает, он умирает! — восклицает кто-то тревожно.

Заботливые руки приподнимают голову моряка. Через минуту Уиллис собирается с силами, встает, подходит к капитану и представляется. Радист Мазуркевич тут же посылает радостную весть — Уиллис спасен.

Потрепанная одежда, длинная борода, исхудавшее лицо усиливают впечатление, что этот человек был спасен в роковую для него минуту. После обеда и ванны Уиллис улегся на койку и тотчас же уснул. У этого 74-летнего человека был железный организм. Проведя три месяца в 3,5-

метровой скорлупке, перенося голод, холод, штормы и вихри Северной Атлантики, он сумел встать с зарей на следующий день.

Через несколько дней мореплаватель почувствовал себя настолько хорошо, что мог питаться вместе с экипажем. Его усадили на почетное место, рядом с капитаном, и он стал рассказывать свою эпопею.

Первые дни рейса прошли спокойно. "Малютка" медленно продвигалась на восток без особых происшествий и аварий. Погода стояла хорошая. Моряк разнообразил дни чтением книг, вел дневник и ловил рыбу, обогащавшую его скромное меню. К несчастью, срок плавания по сравнению с расчетным всё увеличивался. Пришлось предусмотрительно ограничивать себя в питании. В конце августа, после двух месяцев плавания, когда "Малютка" едва прошла половину пути, продовольствие и пресная вода были на исходе. Наступили дни голода. Дневной рацион Уиллиса сводился к горсти пшеничной муки; если удавалось поймать рыбу, съедал её сырой, чтобы утолить голод и жажду. Лишь иногда он добавлял что-нибудь из оставшихся припасов. Ничего удивительного, что старый человек всё больше слабел.

С последним штормом, который свирепствовал в центре Северной Атлантики, моряк успешно боролся четыре дня. Шторм повредил такелаж и паруса, унес часть снаряжения, в том числе карты, сапоги и керосинку, лишив моряка возможности готовить горячую пищу. Осталось всего полкилограмма муки и... возможность утоления голода сырой рыбой.

Уиллис слабел всё больше. Наконец он решил, что, как только встретит корабль, попросит помощи. И на этот раз ему повезло. "Белона" шла трассой, редко посещаемой кораблями. От самых берегов Европы экипаж "Беловы" не встретил ни одного судна — "Малютка" была единственным. Уиллис же корабля не видел.

Не было на "Белоне" человека, который не полюбил бы Уиллиса. Высокий, худой, с развевающимися седыми волосами, в штормовке с капюшоном или, когда он хотел быть особо торжественным, в рубашке цвета хаки (в принципе единственно пригодной для носки части его одежды), ступающий босыми ногами по палубе, он олицетворял собой в глазах экипажа полную безмятежность. Всеобщее уважение вызывали также скромность и непосредственность моряка. Его чтили за то, что он не хотел покинуть свою крохотную яхту, за его выдержку и умение переносить без жалоб горечь поражения. Ведь "Малютка" преодолела уже около двух третей тяжелой трансатлантической трассы.

5 октября к "Белоне" подошел американский корабль "Генерал Грин", на который перешел мореплаватель. На палубу корабля была помещена также сверкающая свежей краской "Малютка".

Через несколько дней в Польшу пришло письмо:

"Сообщаю, что после моей неудачной попытки преодолеть Атлантический океан на 3,5-метровой яхте я снова дома, в Нью-Йорке.

Как вы знаете, меня спас польский траулер "Белона", на котором я доплыл до Джорджес-Банка. Затем американский корабль береговой службы доставил меня в Бостон. В течение восьмидневного пребывания на "Белоне" я имел возможность убедиться, что капитан траулера "Белона" Юзеф Ружняковский — человек исключительного характера и высокого достоинства. На "Белоне", где я нашел приют, мне оказали такой сердечный и дружеский прием, какого я не встречал за 60 лет странствий по морям. Капитан Ружняковский останется в моей памяти как исключительный человек и моряк.

На корабле со мной обходились так, как если бы я был выдающимся поляком. Весь экипаж — офицеры, палубная и машинная команды, особенно Казимир Либровский и в первую очередь капитан — создали такую домашнюю атмосферу, что для меня, 74-летнего морского странника-одиночки, она навсегда останется свидетельством доброты и братства людей.

Мне бы хотелось, чтобы слова моей искренней благодарности нашли отражение в вашей прессе.

С наилучшими пожеланиями

Уильям Уиллис".

Престарелый мореплаватель не сделал выводов из прошлых неудач и в 1968 году в третий раз вышел в океан, опять на "Малютке". Семьдесят пятую годовщину своего рождения он хотел встретить в просторах Атлантики. Верил, что доплывет.

Отчалил Уиллис в теплый весенний день 1 мая 1968 года. Мореплаватель не только не сменил яхту, слишком малые размеры которой были очевидны, но и не взял рации. Трасса осталась прежней.

"Я хочу достичь Плимута", — заявил он провожающим.

Организм моряка, как и в предыдущих экспедициях, скоро приспособился к трудным условиям. "Малютка" плыла медленно, при особенно благоприятном ветре и небольшой волне проходя до 30 миль в сутки. В предыдущих рейсах Уиллис встречал много кораблей, и это придавало ему сил и бодрости. На этот раз ему встретился лишь один. Это случилось через две недели после выхода в океан, примерно в 360 милях от континента.

Прошел месяц, другой, а о мореплавателе не было никаких известий. Те, кто знал историю путешествий Уильяма Уиллиса, не видели повода для опасений: ведь во время многомесячных рейсов на плотках "Семь сестричек" и "Возраст не помеха" о нем тоже долго не было вестей.

Наступил август, третий месяц с момента выхода Уиллиса в океан. Береговая служба США решила дать тревожное сообщение: яхта Уиллиса объявлялась пропавшей без вести.

Снова проходили недели... Сотни судов проплывали по трансатлантическим путям, но ни одно из них не встречало яхты Уиллиса.

Последнее известие было, к сожалению, трагичным, 20 сентября в северо-восточной части Атлантики советский траулер СРТ-4486 в районе с координатами 54° северной широты и 19°15' западной долготы, примерно в 312 милях от Ирландии, обнаружил разбитую и полузатопленную яхту Уиллиса — без мореплавателя. Яхта держалась на поверхности лишь благодаря воздушной подушке в носовой части и блокам из пенопласта внутри помещений. Корпус сильно оброс водорослями и ракушками, люки залиты водой, по палубе разгуливали волны. Обломки мачты с разорванными парусами и такелажем были засунуты в каюту... Была найдена металлическая, проржавевшая и обросшая ракушками шкатулка с документами. В шкатулке находились паспорт на имя Уильяма Уиллиса, рекомендательные письма, чеки и деньги, календарь, на котором были перечеркнуты даты от мая до 20 июля. Там же был судовой журнал, а в нём — краткие записи, расчеты географической долготы и широты, изменения курса. Последняя полная запись координат была внесена 17 июля: 26° западной долготы, 53°50' северной широты. Страницы слиплись, пожелтели от морской воды. Посредине одной из них значится: 21.07 53°50' северной широты. Не последнее ли это определение положения яхты?

На странице с пометкой "6 июня" записано:

"Во время шторма я потерял много провианта. Прошу помощи: снабдить меня продовольствием и водой, а также сообщить моей жене, что я жив".

Как погиб Уиллис, мы, очевидно, точно никогда не узнаем. Но примерно восстановить события последних дней знаменитого мореплавателя нетрудно.

Ослабевший от холода, качки, голода и жажды моряк безуспешно пытался продвигаться на восток, к спасительному побережью Англии. Ураганные ветры и яростные волны постепенно разрушали яхту. "Малютка" потеряла руль, мачту. Обшивка разошлась, и в яхту стала проникать вода. Моряк боролся. Он старался откачать воду ручной помпой, хотел переждать шторм, смастерить новый руль, вставить в гнездо обломки мачты. Возможно, пытаясь втиснуть остатки мачты и паруса в крохотную каюту, он потерял крышку люка, и яхту стало затапливать. Возможно, изнуренного моряка смыло волной, когда он пробовал установить временный руль. Неизвестно. Во всяком случае, яхта ещё два месяца дрейфовала, влекомая ветром и течением, и прошла около 240 миль до того, как была замечена советскими рыбаками...

Трагический полустертый текст последней записи Уиллиса удалось прочесть лишь частично:

"Малютка" имеет пробоину сверху... откачиваю помпой тонны... крен судна... высота... ослаблять... трепещу при мысли... остров Уайт... Когда остров Уайт... Человек... Истощение может довести до сумасшествия... пора кончать... ошибиться... Затопить... гавань... продел... И немедленно пойти ко дну... Проклятие... я имею... Передайте... Т... солнышко..."

Уильям Уиллис, несгибаемый моряк, ушел на вечную вахту. Погиб, но не был побежден.

Ещё один рейс женщины в Тихом океане

69. Шарон Сайтс-Адамс — "Си шарп II"

Американка Шарон Сайтс в 1965 году уже совершила замечательное одиночное плавание по Тихому океану от Калифорнии к Гавайским островам.

Сайтс, носящая ныне фамилию Адамс и являющаяся матерью двоих детей, в одиночку также преодолела северную часть Тихого океана. 12 мая 1969 года Сайтс-Адамс на небольшой яхте "Си шарп II" (9,4 метра длины) отправилась из японского порта Иокогама на восток, намереваясь пройти расстояние 5000 миль за семьдесят четыре дня.

На протяжении всего пути отважная яхтсменка встретила лишь несколько кораблей, последний из них — на тридцать первый день рейса. Сведения о себе она периодически передавала по радио.

За время десятидневного рейса Сайтс-Адамс перенесла семь штормов, не раз её яхту окружали стаи акул, она получила несколько, к счастью легких, ушибов и... сшила себе вечернее платье.

"Я люблю самостоятельность, и поэтому мне удавалось преодолеть все тяготы, ежедневно подстерегавшие меня в пути. Самыми серьезными были трудности психологического, а не технического порядка. Очень докучало одиночество. Я спасалась разговорами, обращаясь к солнцу, волнам, яхте и звездам. Очень часто я прибегала к магнитофону: записывала свой голос, а затем прослушивала запись".

23 июля яхта "Си шарп II" была замечена у побережья Калифорнии судном американской береговой службы. На следующий день Сайтс-Адамс, стройная и скромная, сошла на берег в Сан-Диего, преодолев Тихий океан за семьдесят три дня. Её встретили овациями, восхищаясь её стойкостью, отвагой и... великолепным вечерним платьем.

Снова через Атлантику на веслах

70. Джон Фэйрфакс — "Британия"

Начало истории преодоления Атлантического океана на гребных лодках было положено в 1896 году. В погоне за сенсацией американская "Полис гезет мэгезин", желая привлечь читателей, объявила огромную по тем временам награду в 10000 долларов тому, кто пересечет Атлантику в гребной лодке.

Награда соблазнила двух норвежских рыбаков — тридцатилетнего Георга Харбо и двадцатисемилетнего Фрэнка Самуэльсона. Они стартовали 6 июня из Нью-Йорка на гребной лодке длиной 3,6 метра и шириной 1,5 метра с зашитыми носом и кормой, образующими камеры непотопляемости.

Норвежцы увековечили себя уже самим распорядком дня. Ежедневно по 18 часов они гребли, 1 час уходил на еду, а 5 часов — на сон. Этот спартанский режим они выдерживали пятьдесят пять дней. 2 августа рыбаки достигли песчаных берегов Англии, преодолев на веслах 2800 миль океанского пути...

В 1911 году Джозеф Нейлор (см. гл. 11) в одиночку преодолел Атлантику, пройдя на веслах от Бостона до Испании. Однако этот рейс подвергают сомнению.

В 1966 году попытку преодолеть Атлантический океан с запада на восток предприняли две парные команды: английские солдаты Д. Риджуэй и Ч. Блис на лодке "Английская роза III" и Д. Джонстон и Хоур на "Пуффини". Первая команда прошла свыше 3000 миль, преодолев океан за девяносто два дня, Джонстон и Хоур погибли.

Три года спустя, 20 января 1969 года, в рискованный рейс на веслах отправляется 31-летний англичанин Джон Фэйрфакс. Его лодка "Британия" длиной 7 метров была изготовлена из синтетических материалов. Нос и корма имели небольшие, герметически закрытые пространства, что должно было обеспечивать непотопляемость лодки.

Джон Фэйрфакс отплыл из Сан-Августина на Канарских островах, намереваясь на веслах достичь берегов Флориды.

Отважный моряк верил, что достигнет Флориды за три месяца. Однако оказалось, что это путешествие заняло у него вдвое больше времени, хотя значительную часть пути он проделал в водах Северного пассатного течения, направленного на запад.

Весь рейс Фэйрфакс греб по 10 часов в сутки, преимущественно ночью, а днем, когда было слишком жарко, отдыхал.

Через сто семьдесят восемь дней Фэйрфакс достиг Форт-Лодердейла (Флорида). "Наконец-то!" — воскликнул моряк, откладывая весла. Официально Фэйрфакса считают первым человеком, который в одиночку, преодолев свыше 3000 миль пути, пересек Атлантический океан на весельной лодке.

Семьдесят два дня на веслах

71. Том Мак-Клин

Возможно, Том Мак-Клин, решивший пересечь на веслах Северную Атлантику с запада на восток, поставил перед собой ещё более трудную задачу, чем Фэйрфакс. Мак-Клину исполнилось 26 лет, и он был солдатом полка, гордившегося своими героями — Риджуэем и Блисом, которые одолели эту трассу в 1966 году за девяносто два дня.

Располагая 7-метровой гребной лодкой, Мак-Клин смело двинулся в опасный рейс, хотя до этого не ходил на веслах на дальние расстояния. Одна из книг, которую он взял с собой, называлась "Руководство для начинающих мореплавателей".

Мак-Клин стартовал в Ньюфаундленде. Трудные дни одиночества проходили главным образом в гребле и вычерпывании воды из лодки. На сон моряк отводил 5 часов в сутки.

Спустя семьдесят два невероятно тяжелых дня, из которых, по оценке моряка, действительно хорошая погода стояла лишь два дня, Мак-Клин высадился на западном побережье Ирландии. Он был первым человеком, который в одиночку с помощью весел переплыл Атлантический океан с запада на восток.

Гонки века

72. Робин Нокс-Джонстон — "Суахили"

Когда в 1876 году Альфред Енсен в одиночку преодолел Атлантику на маленькой доре "Сентенниэл", это считали безумным мероприятием, выходящим за грани человеческих возможностей. Вскоре (1898 год) Джогауа Слокам в одиночку обогнул земной шар, и тогда снова казалось, что достигнут последний рубеж в одиночном плавании. Разумеется, подобное мнение проистекало из незнания сути дела, ибо существуют различные варианты кругосветных трасс. Первый проход труднейшего пути в "ревущих сороковых", осуществленный Вито Дюма (1943 год), тоже не был последним словом, так как можно было ещё пройти эту трассу с ограниченным числом заходов в порты, что и сделал, например, Эдвард Олкард. Фрэнсис Чичестер (1967 год) доказал, что можно проплыть вокруг земного шара с заходом лишь в один порт.

Трудно сказать, у кого возникла впервые необычная мысль о безостановочном кругосветном одиночном рейсе. Некоторые источники приписывают это Алексу Кароццо. Но несомненно, что после рейса Чичестера среди моряков началась своеобразная "горячка путешествий". Если не первой молодости Чичестер выдержал сто девятнадцать дней непрерывного плавания, то разве у молодых моряков меньше шансов перенести невзгоды морского пути в течение двухсот пятидесяти — трехсот дней (теоретически срок, необходимый для кругосветного плавания яхты)?

В 1967 году газета "Санди таймс" выступила инициатором состязания яхтсменов-одиночек в плавании вокруг земного шара без захода в порты.

Именно такого предложения ждали многие моряки, энтузиасты парусного спорта, и жаждущая сенсаций пресса. Руководство гонкой организационный комитет поручил Чичестеру. Были объявлены две награды: "Золотой глобус" тому, кто первым завершит безостановочный кругосветный рейс, и вторая награда — 12 000 долларов той яхте, которая, стартовав в период с 1 июня по 31 октября 1968 года, завершит путешествие в кратчайшее время.

Эти высокие награды были, однако, непропорциональны славе. Тридцать тысяч миль один на один с морской стихией. Триста дней борьбы со штормами чуть ли не на всех географических широтах земного шара, не говоря о незаурядной физической стойкости и душевном равновесии.

Нужно было обладать поистине неукротимым оптимизмом и смелостью, чтобы отправиться в столь опасный путь, обусловленный кратким и жестким регламентом: "Выйти из британского

порта, расположенного выше 40° северной широты, проплыть вокруг земного шара, минуя мысы Доброй Надежды, Луин и Горн дорогой клиперов, без захода в порты. Нельзя пользоваться чьей-либо помощью, брать продовольствие, пресную воду, снаряжение, а также подходить к встречным кораблям".

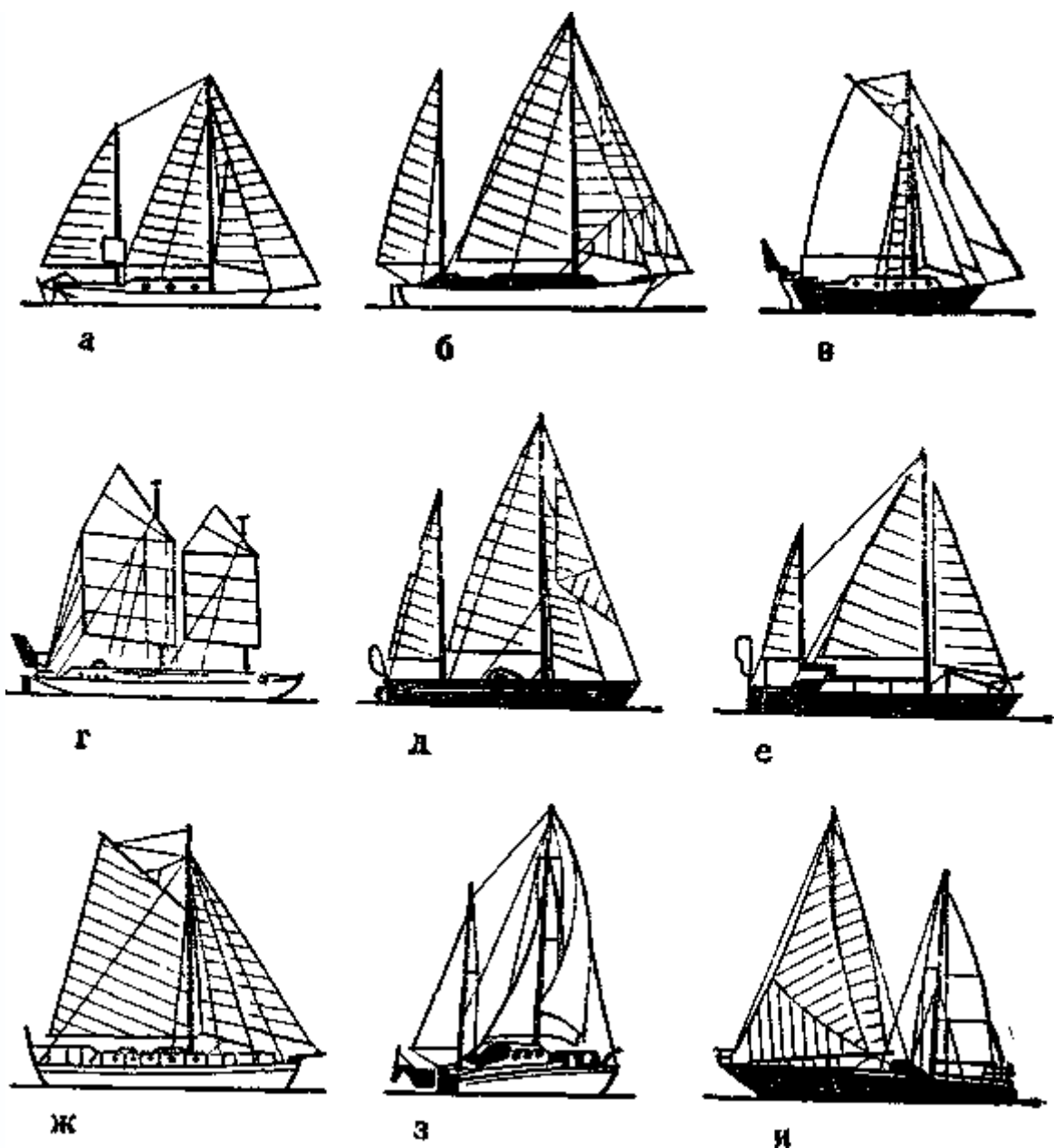
Времени оставалось мало, и храбрейшим из храбрых приходилось спешить. Чтобы пробыть в море в течение двухсот пятидесяти дней (а это минимум времени), нужно взять 500 килограммов продовольствия и 250 литров пресной воды. Нужно запастись разнообразной одеждой, медикаментами, соответствующим набором различного оборудования. Нельзя забыть ни о 100 литрах горючего для приготовления горячей пищи, ни о целом арсенале оснащения и запасных парусах, не говоря уж о спасательных средствах, лопках и так далее. Нетрудно представить, с какими расходами была связана подготовка к плаванию.

"Гонки столетия", как окрестила состязания пресса, приняли острый характер с самого начала.

Уже 1 июня стартовал Джон Риджуэй, капитан парашютно-десантных войск, герой рейса, во время которого он вместе с Чарльзом Блисом преодолел на гребной лодке Северную Атлантику (их пластмассовая лодка "Английская роза III" имела в длину 9,1 метра).

14 июня отправился в путь никому ещё не известный Робин Нокс-Джонстон на кэче "Суахили" длиной 9,8 метра. У Джонстона, офицера торгового флота, был мореходный опыт, и это позволяло, как тогда писали, надеяться, что он справится с огромной трассой.

Несколькими днями позже, 18 июня, стартовал отважный гребец сержант Чарльз Блис на 9-метровом фибергласовом шлюпе "Дайтикас".



Яхты, принимавшие участие в "Гонках столетия".

а — "Суахили"; б — "Джошуа"; в — "Капитан Браун"; г — "Гэлүэй блейзер"; д — "Безымянный"; е — "Виктрес"; ж — "Цыганка"; з — "Золотой петушок"; и — "Ганча Американо".

Одним из фаворитов гонок был англичанин, 58-летний командор Билл Кинг, известный ас-подводник второй мировой войны. Субсидируемый газетой "Дейли экспресс", он построил яхту с экспериментальным парусным вооружением. Стартовал он 24 августа. Яхта его называлась "Гэлүэй блейзер".

Не менее грозным соперником был знаменитый 43-летний французский моряк Бернар Муатесье, стартовавший 22 августа на яхте "Джошуа" (12,1 метра).

На следующий день отплыл француз Фуржон на яхте "Капитан Браун".

15 сентября на тримаране двинулся Артур Пайвер. Вслед за ним — Найджел Тетли на "Виктрес", считавшейся очень быстроходной.

Полагали, что наиболее вероятным претендентом на "Золотой глобус" будет знаменитый Эрик Табарли, французский ас парусного спорта. Но Табарли в гонках участия не принял.

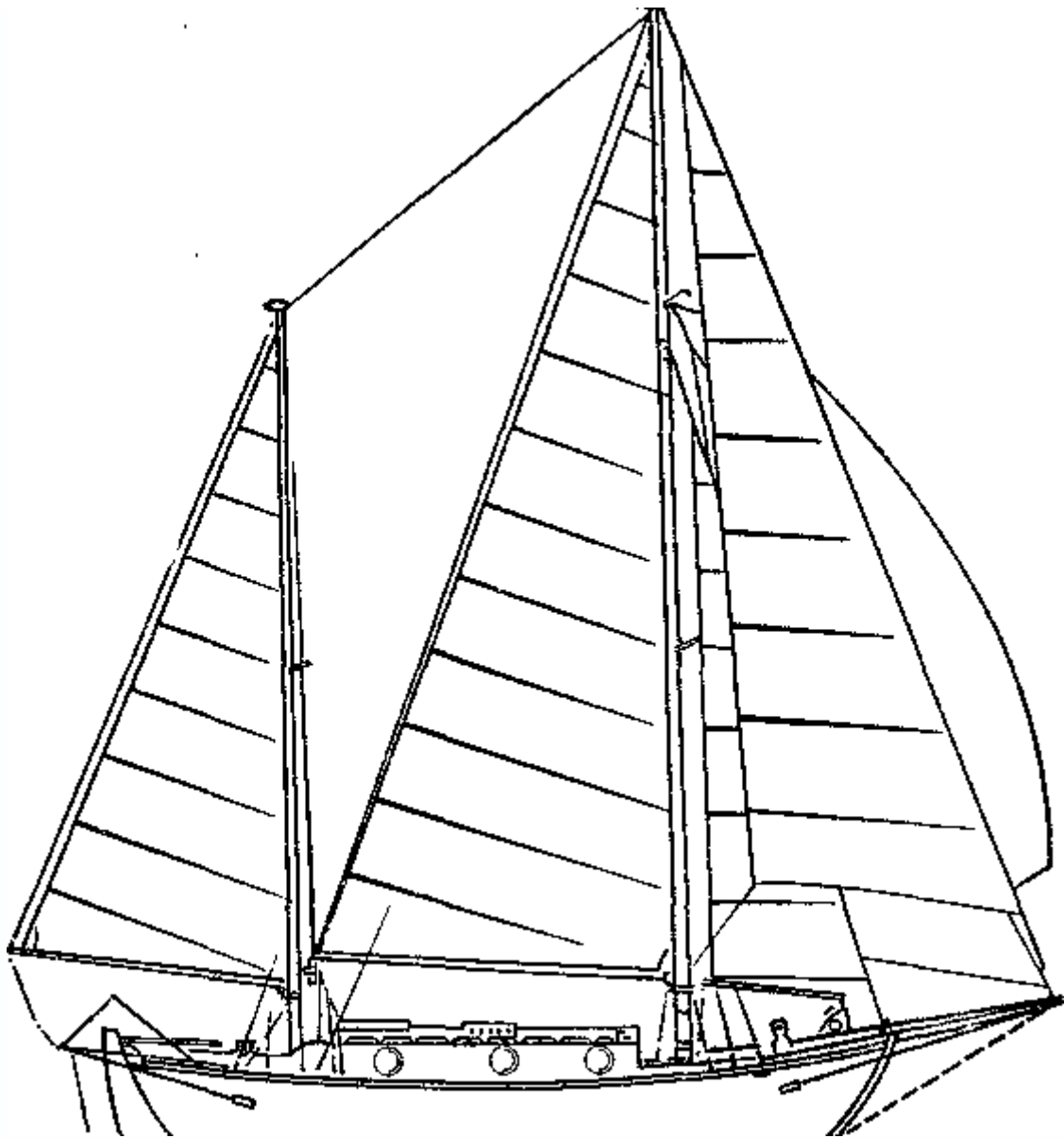
Затем на трассу гигантского марафона вышли Дональд Кроухерст, впоследствии пропавший без вести, Ив Валлеран, пливший на "Цыганке", и австралиец Билл Хауэлл на яхте "Золотой петушок", которая считалась судном, наиболее тщательно подготовленным к рейсу.

Последним, в завершающий день старта — 31 октября, отправился в путь Алекс Кароццо. Его кэч "Ганча Американо", спешно построенный за семь недель специально для этой регаты, имел 21 метр длины, а парусность — 140 квадратных метров.

О ходе гонок можно было судить лишь по нерегулярным сообщениям. Не все яхты были снабжены рациями, к тому же связь часто нарушалась. Одиннадцать яхтсменов, согласно регламенту состязания, плыли на юг.

Первым сошел с трассы Кароццо. На десятый день после старта у моряка появились опасные симптомы обострения язвы желудка. Консультирующий его по радио врач рекомендует диету. Проходят ещё несколько дней, страдания становятся невыносимыми, и изнуренный моряк не без сожаления решает прервать плавание. 24 ноября яхта "Ганча Американо" на буксире была доставлена в небольшой порт Бациа-до-Порро.

Вскоре капитулировал, казалось бы, наиболее стойкий из участников, Риджуэй, которого буквально преследовали аварии. Угнетенный одиночеством, он заходит в Ресифи (Бразилия). Человек, который за девяносто два дня пересек на веслах Атлантику, теперь, ступив на землю, заявил: "Это было страшно. Почти каждый день я плакал, и только это приносило мне облегчение..."



Робин Нокс-Джонстон на яхте "Суахили" осуществил кругосветное плавание без остановок в промежуточных портах, не зная, что позади у него нет соперников.

Его товарищ по рейсу в Атлантике, Блис, тоже вынужден был отказаться от борьбы. Поломка в автоматическом управлении яхты лишила его возможности продолжать плавание.

Сходит с трассы и неутомимый Кинг. Во время шторма "Гэлуэй блейзер" теряет руль, лопнула плексигласовая полусфера, прикрывающая кокпит, сломалась мачта... Поврежденная яхта сворачивает в порт.

Тем временем лидерство захватывает Джонстон на "Суахили". И так будет до конца. 29-летний моряк стойко переносит все тяготы огромного пути. На сорок второй день он пересекает экватор. Двигаясь на восток, 13 сентября, на девяносто первый день рейса, он оставляет за собой Африку и, вступив в единоборство с бушующим Индийским океаном, быстро продвигается вдоль сороковой параллели южного полушария. 24 октября "Суахили" пересекает 120° восточной долготы, следуя вдоль побережья Австралии.

Приближаясь к мысу Горн, Джонстон всё время гадает, где находятся его соперники, вести о которых от случая к случаю передаются радиостанциями разных стран. Джонстон борется за обе награды и верит, что добьется их.

Когда было получено сообщение, что Джонстон на двести семнадцатый день пути, 16 января, благополучно обогнул мыс Горн, в Англии начали готовиться к торжественной встрече.

Миновав мыс Горн, "Суахили" идет на северо-восток вдоль берегов Южной Америки. 6 марта яхта повторно пересекает экватор.

Имя Джонстона всё чаще упоминается в радиопередачах и на страницах газет. Возрастает интерес и к "Гонкам столетия". Из 11 стартовавших яхтсменов большинство вынуждено было отказаться от состязания. Навсегда вошли в историю три имени: Нокс-Джонстон, Муатесье и Кроухерст.

Робин Нокс-Джонстон закончил своё путешествие 22 апреля 1969 года в Фалмуте. За триста тринадцать дней он пересек три океана, преодолев 29 500 миль.

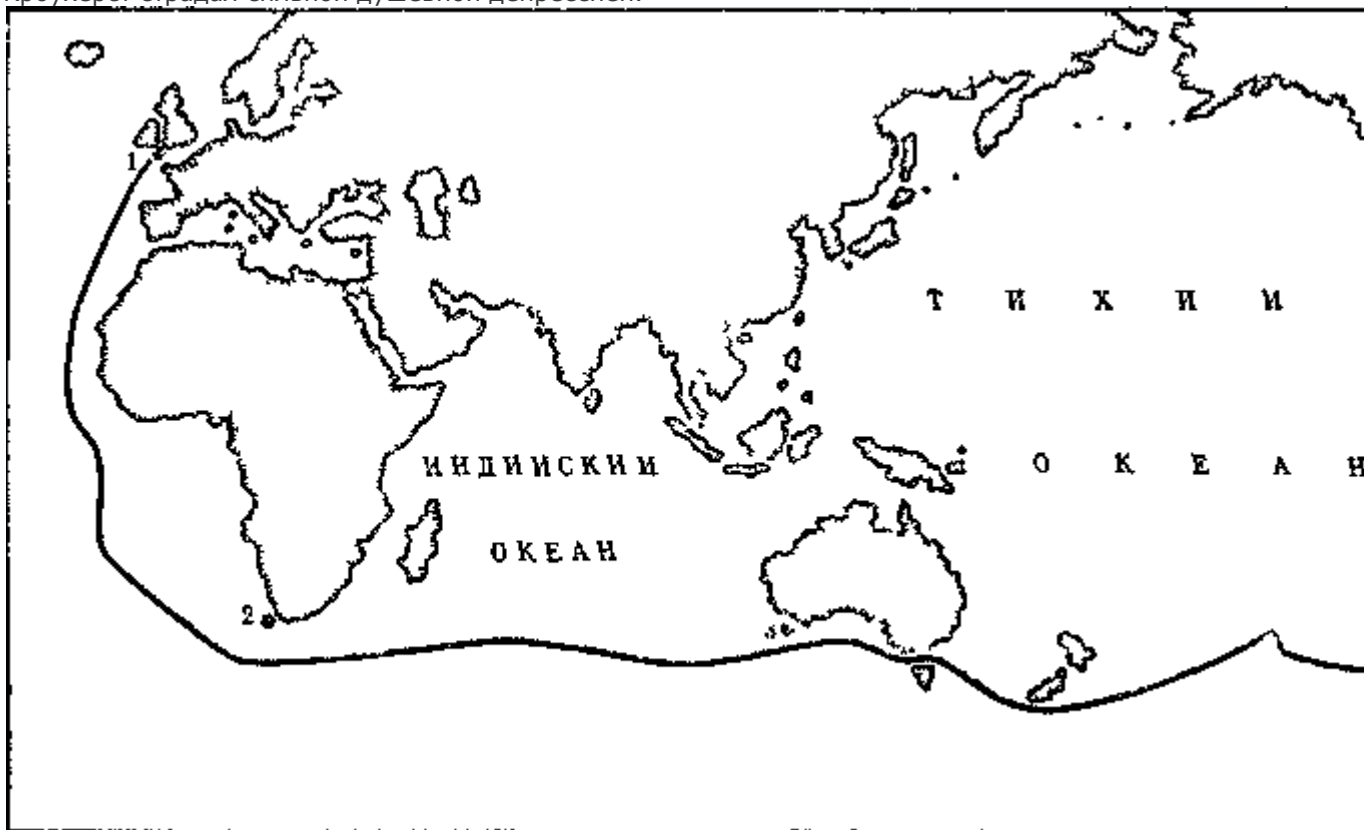
Улыбающийся Джонстон заявил ожидавшим его репортерам: "Вы уделяете слишком большое внимание тому событию, которое я считаю приятными каникулами. Каждый мог бы обогнуть земной шар на такой яхте". Эти слова лишний раз подчеркнули скромность мореплавателя.

Неожиданной оказалась судьба второго претендента — Бернара Муатесье, который, идя на яхте "Джошуа", постоянно угрожал Джонстону и даже некоторое время лидировал. Рассчитывали, что он, обогнув мыс Горн, за пару недель достигнет берегов Англии. Считалось, что это произойдет к концу апреля. А ведь Муатесье стартовал через семьдесят дней после Джонстона и имел огромные шансы получить награду за самый скорый проход трассы. Однако, как потом заявил Муатесье, он не мог расстаться с океаном и решил продолжать путешествие. Он повернул обратно и, не прерывая своего странствия, направился к Австралии. Это было более чем удивительно, поскольку после 7 месяцев плавания каждый бы мечтал сойти на берег. Только через пару месяцев после этого решения, когда были прочитаны его письма и прослушаны магнитофонные записи, оказалось, что ключом к разгадке поведения моряка, возможно, является книга, взятая им в Портсмуте у одного из друзей. Книга повествовала об учении йогов. Под её впечатлением Муатесье стал во время рейса размышлять о смысле жизни. В письме к жене он утверждал, что обрел внутренний покой и чувствует себя в море как дома.

Трудно установить конкретные причины, побудившие Муатесье удалиться от привычной жизни в поисках забвения. Согласно последним сообщениям, он достиг Полинезии! Возможно, более сильное, чем учение йогов, влияние оказал на него океан... Подтверждением тому трагедия 36-летнего Кроухерста.

После того как регулярные радиосообщения с борта яхты "Электрон" прекратились, долгое время напрасно ожидали их возобновления. До этого Кроухерст сообщал, что он находится в

Индийском океане, потом были получены его сигналы из Тихого океана, затем из Атлантики. Стали готовиться к встрече моряка, еще не подозревая, что на самом деле, достигнув Фолклендских островов, Кроухерст повернул обратно к Англии. Таким образом, "Электрон" не выходил за пределы Атлантики. Как показал последующий анализ его радиосообщений, Кроухерст страдал сильной душевной депрессией.



Трасса победоносной яхты Робина Нокс-Джонстона в безостановочных "Гонках столетия".

1 — Фалмут (Англия); 2 — мыс Доброй Надежды; 3 — мыс Луин (Австралия); 4 — мыс Горн; 5 — Фалмут.

Тем временем, после длительного отсутствия радиосообщений, в Атлантический океан были посланы английские и американские самолеты. Поиски пропавшего моряка не дали результатов. И только много дней спустя остов "Электрона" был обнаружен английским кораблем в 700 милях на запад от Азорских островов. Яхта была пуста. Всё было в полном порядке, каюта сухая, продовольствия достаточно, снимки и документы на месте. Даже сохранилась пресная вода. В судовом журнале яхты последняя запись датирована 24 июня.

Обстоятельства гибели Кроухерста стали темой рассуждений специалистов. Выдвигались различные гипотезы, некоторые из них попросту чудовищные. Строились предположения, что Кроухерста схватил гигантский осьминог, якобы уже неоднократно замечавшийся в Атлантическом океане. Согласно другой версии, Кроухерст сошел с ума и бросился в пучину.

Дело приобрело ещё большую загадочность, когда газеты обратили внимание на то, что таинственное исчезновение Кроухерста, без следов борьбы, грабежа или аварии, является пятым случаем, отмеченным в районе 35-й параллели в течение двух недель.

Началось с того, что 30 июня английский торговый корабль "Мейплбэнк" заметил опрокинутую вверх килем 20-метровую яхту, названия которой установить не удалось. 4 июля другой английский корабль нашел вторую пустую яхту, плывущую под всеми парусами. 6 июля шведский корабль встретил дрейфующую покинутую яхту "Вагабон", на которой Питер Уоллин направлялся в одиночку из Англии в Австралию. На яхте всё было в полном порядке. Что случилось с Уоллином — неизвестно. Днём позже английский танкер нашел ещё одну яхту, плывущую без экипажа.

По мнению победителя гонок Джонстона, даже самый предусмотрительный моряк после длительного плавания в одиночку начинает чрезмерно преувеличивать собственные силы. В результате он часто пренебрегает правилами безопасности и перестает пользоваться страховочным концом. А тем временем неожиданный резкий крен яхты, скользкая палуба или падение могут привести к тому, что моряк очутится за бортом, имея мало шансов догнать плывущее судно. Джонстон считал, что Кроухерст погиб именно так. Эта трагедия произвела на всех большое впечатление, бросив досадную тень на "Гонки столетия".

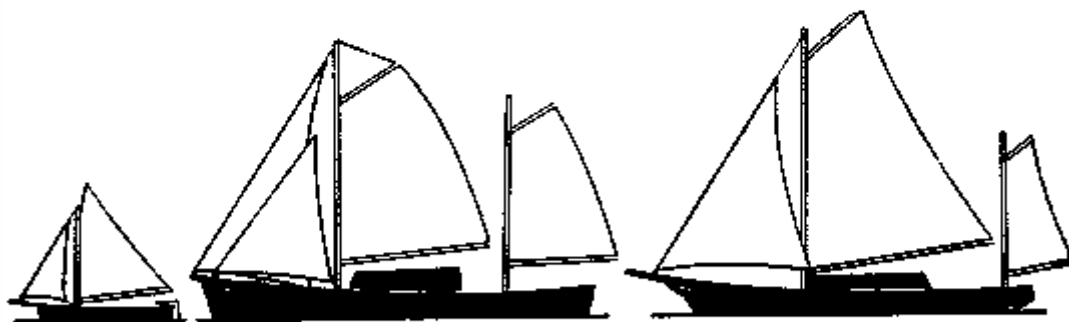
Нокс-Джонстон, единственный из участников финишировавший в регате и обладатель обеих наград, передал сумму в 12 000 долларов жене Кроухерста, матери четверых детей. Был также образован специальный фонд в пользу семьи Кроухерста.

Таким образом, в регате, которая как бы венчает первые 90 лет истории одиночных плаваний под парусами, ещё раз прозвучало зловещее предостережение океана, грозного даже сегодня, когда мореплавание перешло на неизмеримо более высокий технический уровень по сравнению с концом XIX столетия.

Силуэты парусников мореплавателей-одиночек



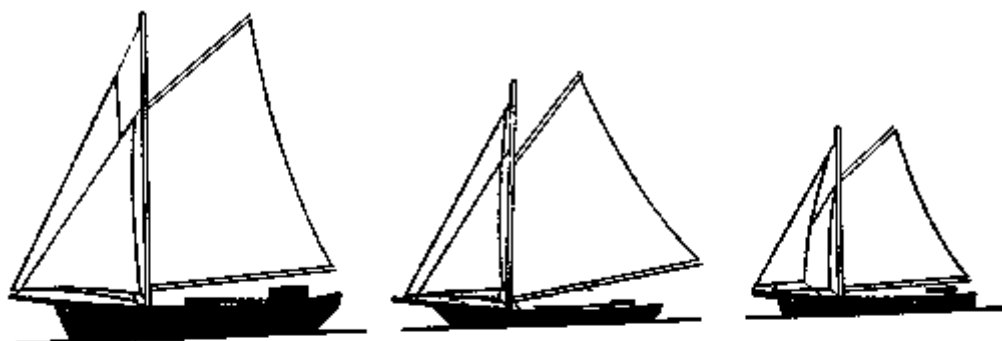
1. «Сентенниэл» 2 «Пасифик» 3. «Морской змей» 4. «Сирена»



5. «Саполио»

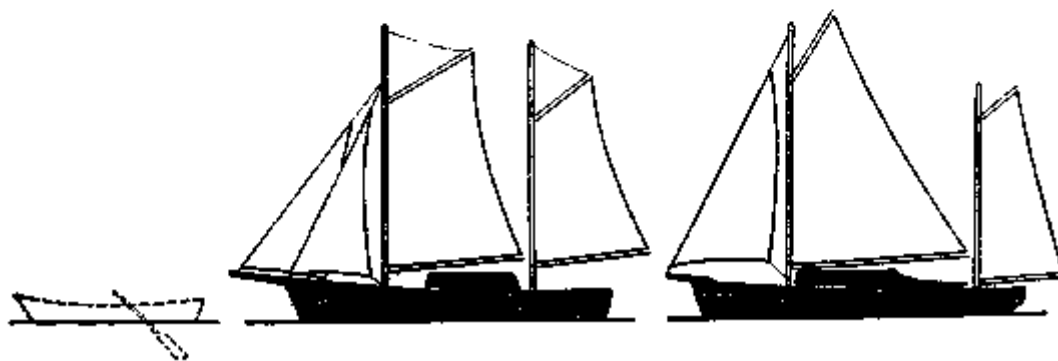
6. «Нина»

7. «Спрей»



8. «Грейт Вестерн»

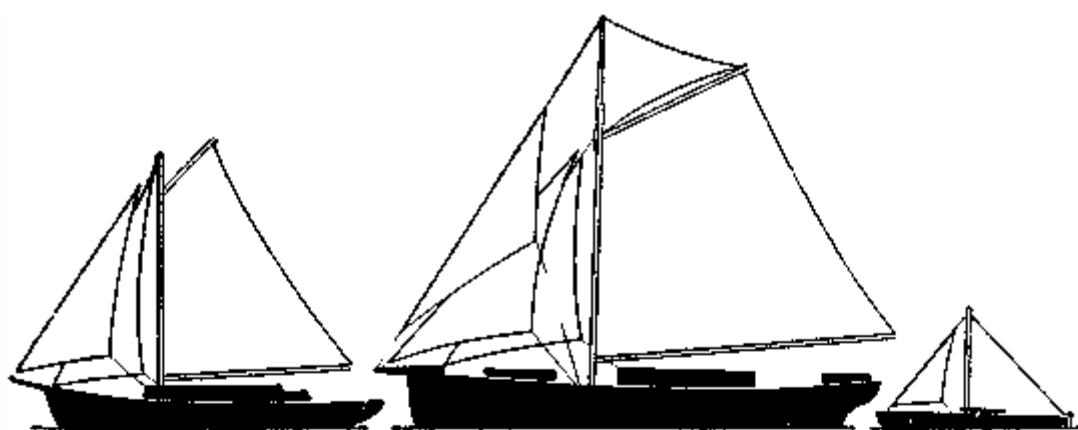
9. «Грейт Рипаблик» 10. «Колумбия II»



11

12. «Пилигрим»

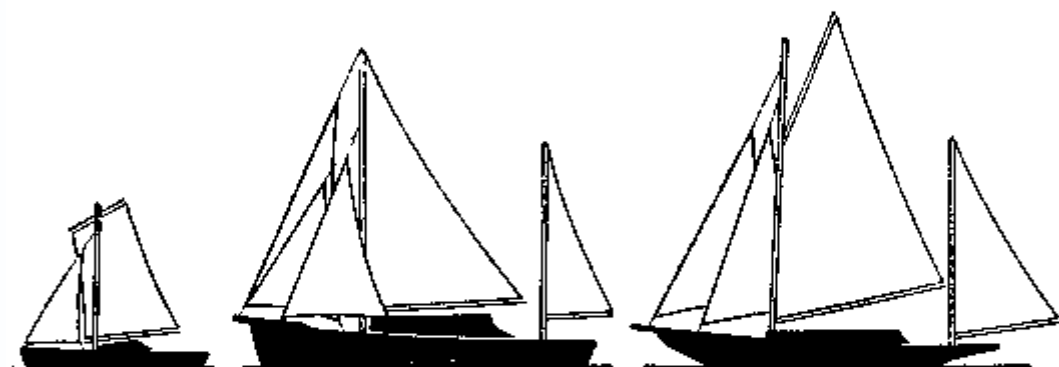
13. «Островитянин»



14 «Файерквест»

15 «Огненная Земля»

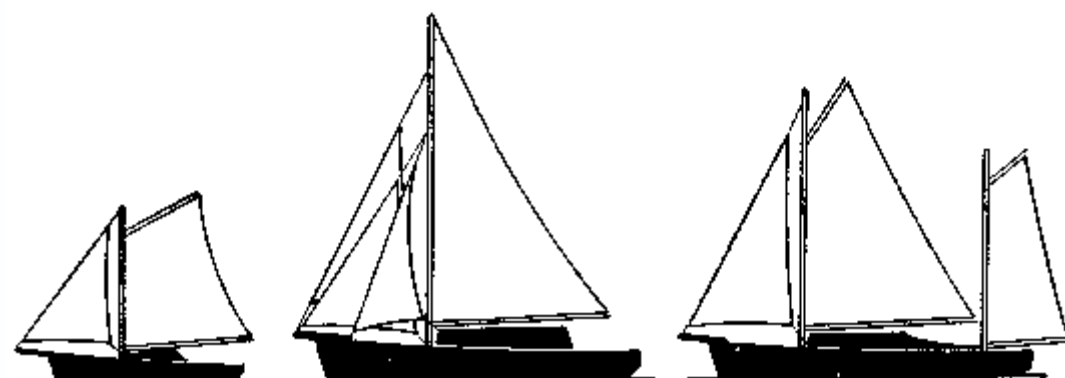
16 «Немецкий спорт»



17 «Ага»

18 «Стради» «Стради II»

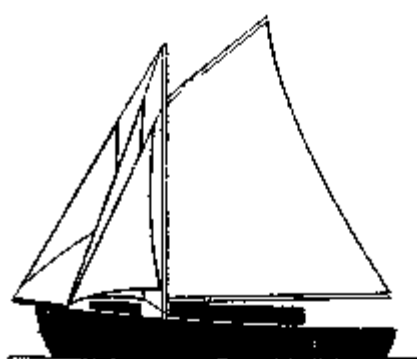
19 «Лег»



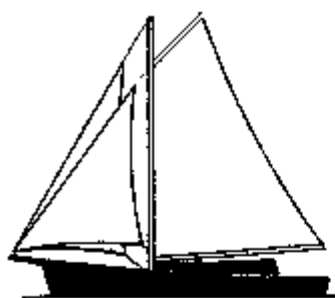
20 «Элейн»

21 «Ален Жербо»

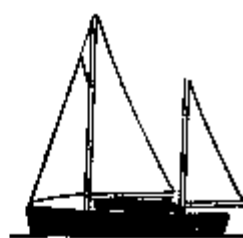
22 «Островитянин»



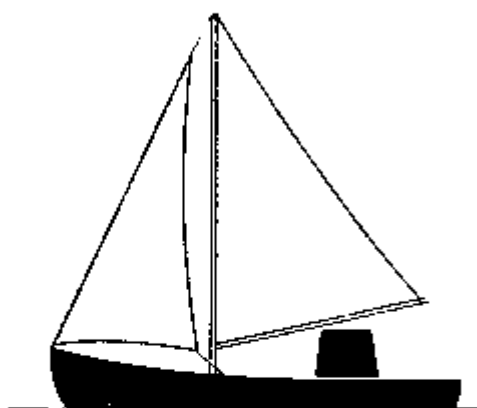
23 «Мэри Джейн»



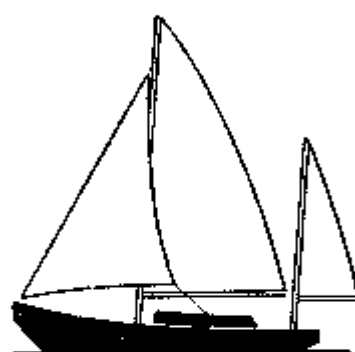
24 «Эмануэль»



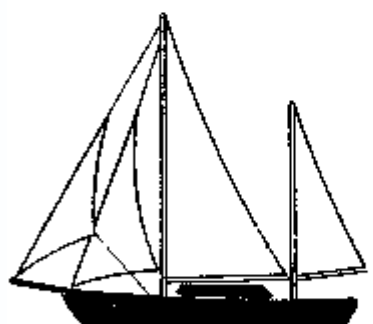
25 «Фарис»



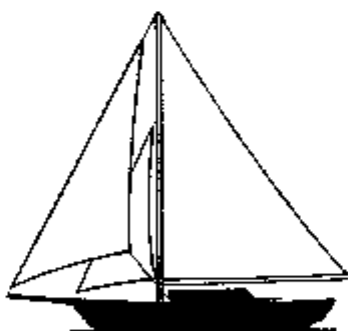
26 «Анаит»



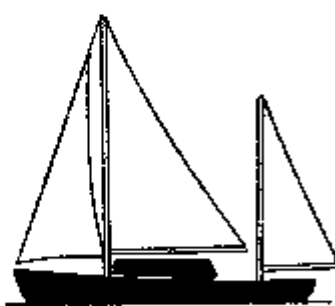
27 «Стортебеккер III»



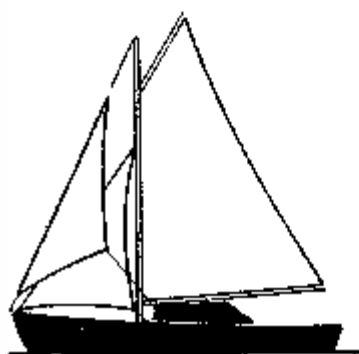
28 и 29 «Лег II»



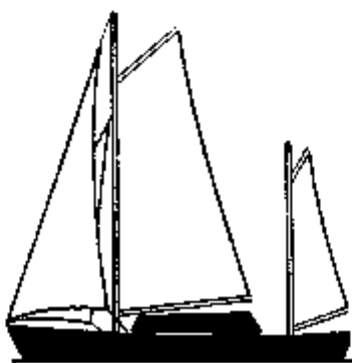
30 «Язычник»



31 «Семь морей II»



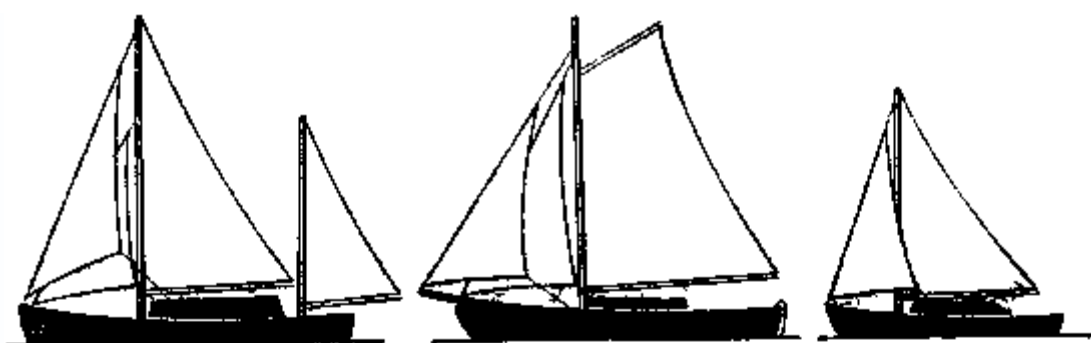
32 «Сторновей»



33 «Искусительница»



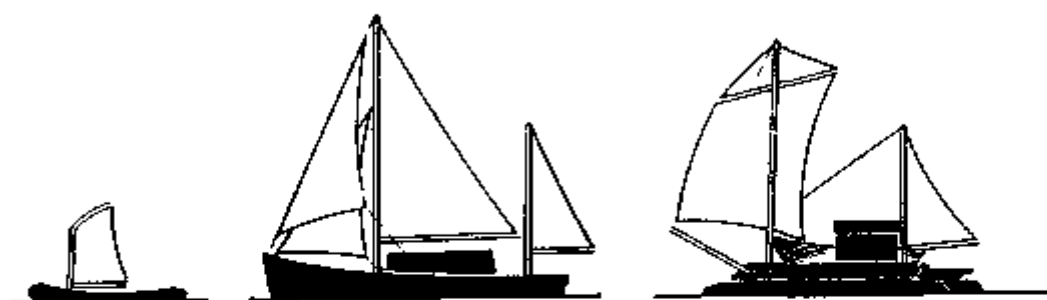
34 «Катр ван»



35. «Рам»

36. «Курун»

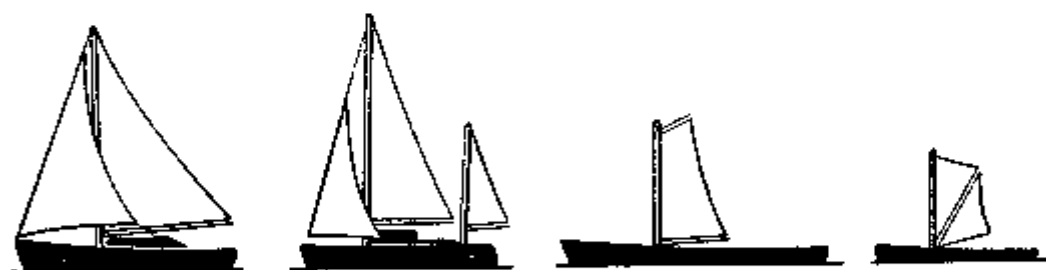
37. «Фелсити Энн»



38. «Еретик»

39. «Атом»

40. «Семь сестричек»

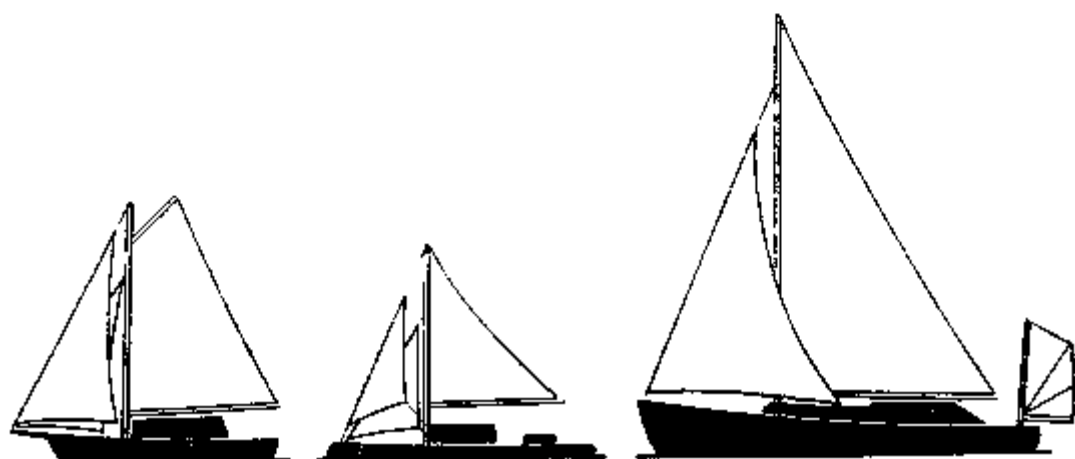


41. «Сирно»

42. «Третка»

43. «Либерия II»

44. «Либерия III»



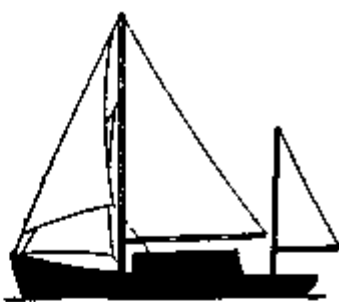
45. «Тетис»

46. «Пот-о-нуар II»

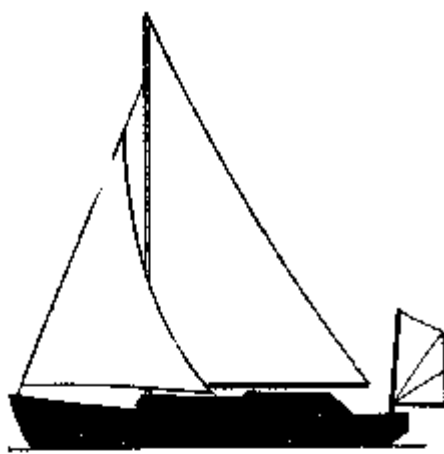
47. «Дампери-Мот III»



48. «Сирена»



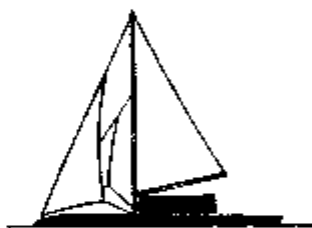
49. «Атом»



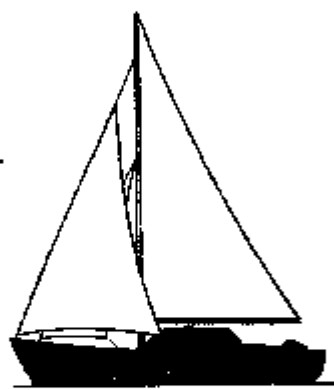
50. «Джинси-Мот III»



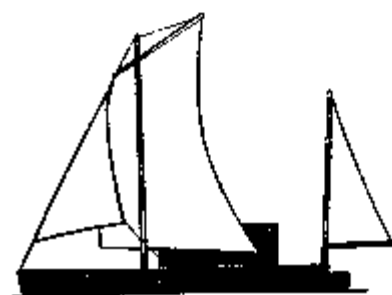
51 «Кардинал верту»



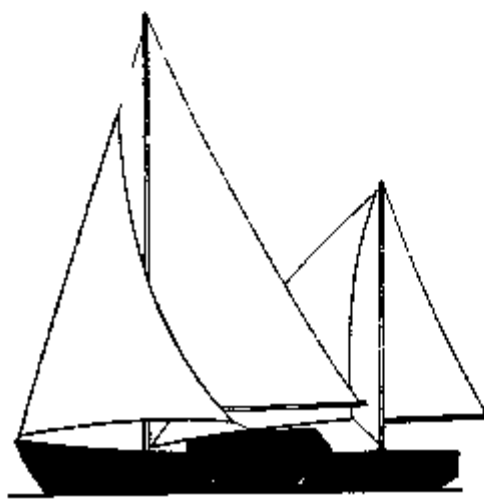
52 «1000 вех»



53. «Аметист»



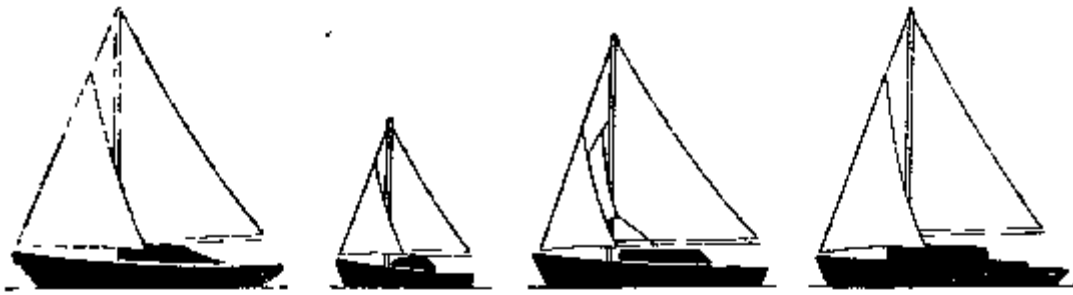
54 «Возраст не помеха»



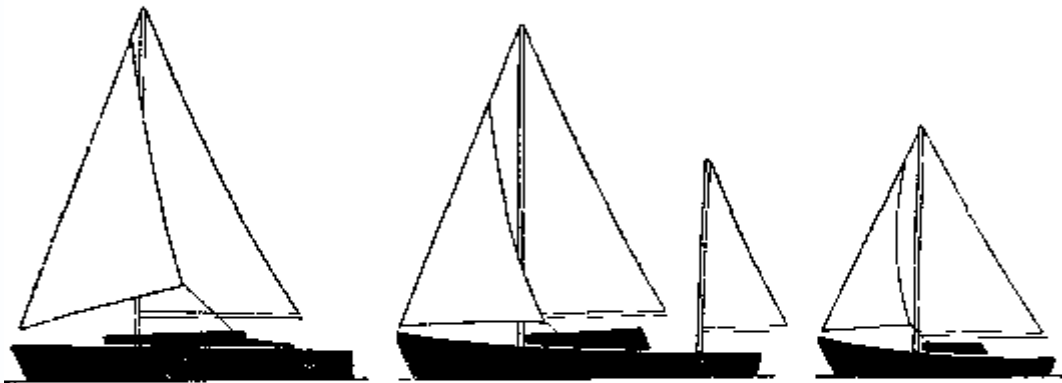
55. «Пен-Дюнк II»



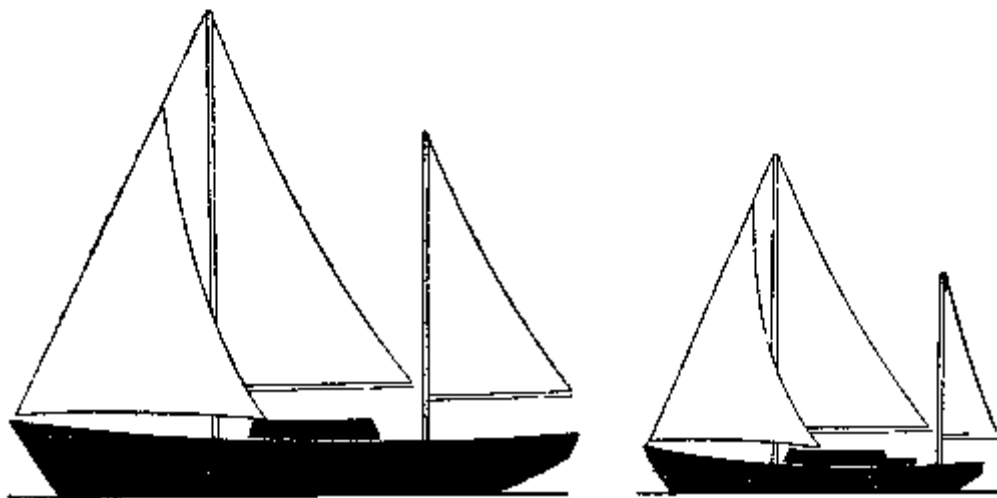
56 «Си эг»



57. «Нео ван» 58. «Тинкербелл» 59. «Си шарп» 60 «Голубка»

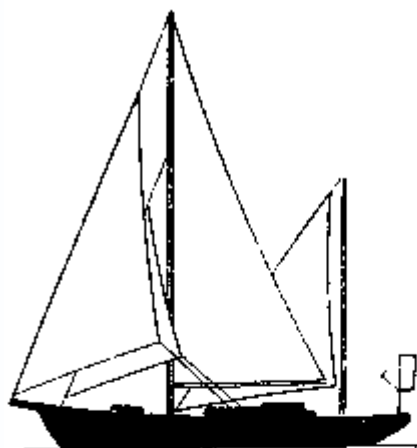


61. «Золотой лев» 62. «Морской странник» 63 «Катена»

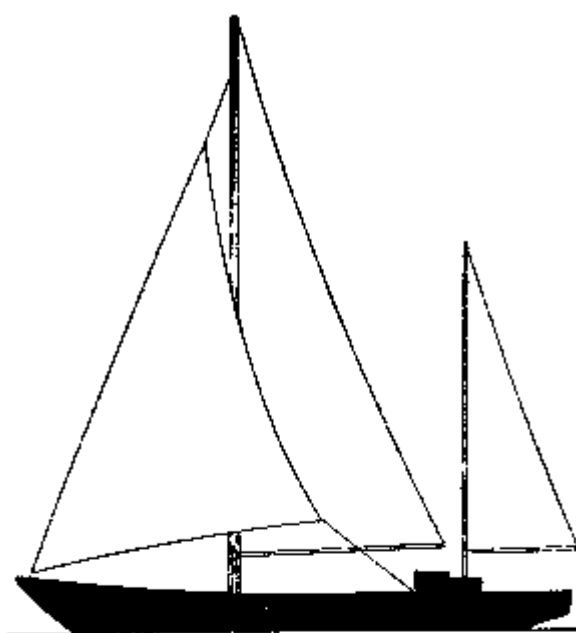


64 «Джипси-Мот IV»

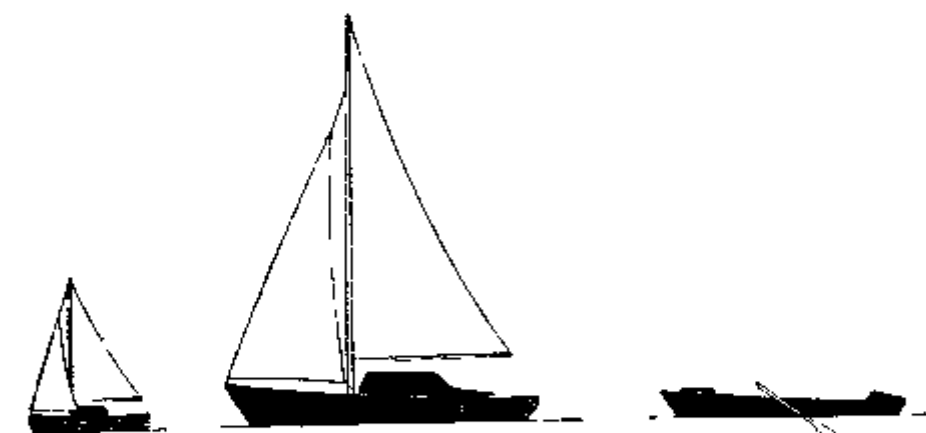
65 «Опти»



66 «Шелунь»



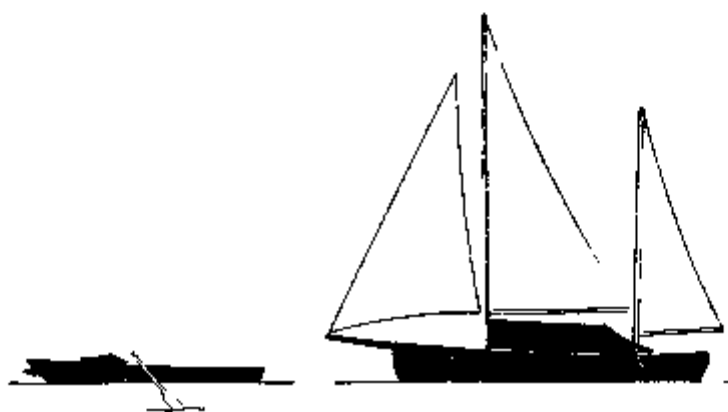
67. «Сэр Томас Линтон»



68 «Малюска»

69. «Си шарп II»

70. «Британия»



71

72 «Суахили»

Краткий словарь морских терминов

Ахтерштевень — кормовая часть судового набора (каркаса), вертикально или с некоторым наклоном скрепленная с килем и несущая на себе всю тяжесть кормы.

Балласт — тяжесть, помещаемая на дне судна для придания надлежащей осадки и устойчивости. На килевых парусных яхтах балласт прикрепляется снизу киля (балластный киль, или фальшкиль).

Барк — большое морское трехмачтовое или четырехмачтовое парусное судно.

Баркентина (или шхуна-барк) — парусное судно, несущее на фок-мачте прямые паруса, а на остальных — косые.

Бегучий такелаж — снасти, употребляемые для управления парусами.

Бермудский парус — косой парус треугольной формы. Привязывается нижней шкаториной (кромкой) к гику, а передней к мачте.

Бизань — нижний парус на бизань-мачте (кормовой мачте). У двухмачтовых судов только на кэчах и иолах кормовая мачта носит название бизань-мачта, а на остальных — грот-мачта

Бом — прибавляется к названиям рангоута, такелажа, парусов, указывая, что они находятся или крепятся на бом-брам-стеннге.

Бриг — двухмачтовое морское судно с прямым вооружением на обеих мачтах.

Брифок — прямой парус на высоко поднятом рее, ставящийся на судах с косым вооружением при следовании полными курсами.

Бушприт — горизонтальный или наклонный круглый брус, выдающийся впереди носа корабля. Служит для выноса поддерживающих мачту и стеньги (продолжение мачты) штагов и крепления носовых треугольных парусов — стакселей и кливеров.

Вертушка лага — составная часть прибора для определения скорости. Вертушка буксируется за судном на лаглине. Под влиянием струй воды вертушка крутится, делая за милю определенное число оборотов.

Галс — отрезок пути, пройденный судном при лавировке, когда ветер дует с какого-нибудь одного борта.

Гафель — рангоутное дерево (служит для постановки и несения парусов). к которому пришнуровывается верхняя кромка косога трапециевидного паруса.

Гафельный парус — косой парус четырехугольной формы, привязывается верхней шкаториной (кромкой) к гафелю и нижней — к гику.

Генуэзский парус (генуэзский стаксель) — передний парус большой площади, ставится на топштаге при слабых ветрах.

Гик — рангоутное дерево, служащее для растягивания нижней кромки паруса. Подвижно скреплено с мачтой.

Грот — 1. Слово "грот" прибавляется к названиям парусов и частей рангоута и такелажа, связанных со второй от носа грот-мачтой. (Исключение представляют иолы и кэчи, у которых грот-мачта первая от носа) 2. Нижний парус на грот-мачте.

Зарифлять — брать рифы, то есть уменьшать площадь паруса путем закатывания части паруса и закрепления её специальными снастями — риф-штертами.

Иол — двухмачтовое парусное судно, вооруженное двумя мачтами (грот-мачта, бизань-мачта) с косыми парусами.

Катамаран — двухкорпусное судно.

Кливер — один из передних треугольных парусов. Если имеется три таких передних паруса, то кливер — второй от мачты парус (первый — стаксель, а третий — бом-кливер).

Кокпит — помещение на корме для управления яхтой и парусами.

Кэч — двухмачтовое парусное судно, очень схожее с иолом и различающееся тем, что у кэча бизань-мачта стоит впереди головки руля, а у иола — на самой корме за головкой руля.

Курс относительно ветра — определяется по углу между курсом судна и направлением ветра. Когда ветер дует прямо с носа (под углом 0°), судно хода не имеет, а находится, как говорят, в положении "*левентик*". Минимальный острый угол, под которым судно под парусами может идти против ветра — *крутой бейдевинд*, а от него почти до 90° — *полный бейдевинд*. Если ветер дует под углом 90° — *галфвинд*, а под углом более 90° и менее 180° — *бакштаг*. Курс, при котором ветер дует прямо в корму (180°), — *фордевинд*.

Льяло — водосбор трюмной воды.

Найтовить — употребляется в книге в смысле крепить, привязывать предметы, находящиеся на судне.

Обсервация — наблюдение небесных светил с целью определения местоположения судна.

Плавучий якорь — брезентовый мешок конической формы с обручем. Его выпускают за борт на тросе. Упираясь о воду, удерживает корабль, не давая развернуться бортом к волне.

Румпель — рычаг, насаженный на головку руля и предназначенный для переключивания (поворачивания) руля.

Спинакер — добавочный треугольный парус из легкой парусины, ставящийся при попутном ветре.

Стаксель — первый треугольный парус, поднимаемый по лееру или штагу (спась) впереди мачты.

Тендер — одномачтовое судно, несущее паруса: грот, кливер, гаф-топсель, фор-стаксель.

Траверз — направление, перпендикулярное курсу судна.

Тримаран — трехкорпусное судно.

Утка — планка с двумя рогами для крепления ходового конца снастей бегучего такелажа.

Фал — снасть бегучего такелажа для подъема на судах парусов, реев, сигнальных флагов.

Фелюга — небольшое парусно-гребное судно на Средиземном и Черном морях.

Фок — 1. Нижний парус на фок-мачте. 2. Слово "фок" прибавляется к названиям частей рангоута, такелажа и парусов, крепящихся на фок-мачте (обычно первой от носа мачте).

Шкоты — снасть для управления парусами.

Шлюп — один из видов вооружения одномачтовых парусников. От очень похожего тендера отличается тем, что один передний парус — стаксель.

Штаг — снасть стоячего такелажа, поддерживающая мачту.

Примечания

1

Речь идет о "Книге плота" Гарольда Гетти, предназначенной для потерпевших кораблекрушение. В ней содержатся советы и рекомендации, как ориентироваться в открытом океане без мореходных инструментов, по каким приметам судить о близости суши и т. д. — *Прим. ред.*

[\(обратно\)](#)

2

Герберт Пальмер — спутник Бомбара на первом этапе плавания. — *Прим. ред.*

[\(обратно\)](#)

3

Американский летчик, совершивший в мае 1927 года в одиночку первый беспосадочный перелет через Атлантический океан из Нью-Йорка в Париж. — *Прим. ред.*

[\(обратно\)](#)