

НЕМЫСЛИМОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

- **Глава 1 Мечта о приключении**
- **Глава 2 От мечты к действительности**
- **Глава 3 Но сначала—мыс Горн**
- **Глава 4 В высоких южных широтах**
- **Глава 5 Новая Зеландия и Тасмания**
- **Глава 6 Самый трудный океан**
- **Глава 7 Шторм**
- **Глава 8 Огибаю угол**
- **Глава 9 Последний этап**
- **Глава 10 Конец — и начало**
- **Глава 1 Мечта о приключении**
- «Начинай с начала и не останавливайся, пока не дойдешь до конца»,— советует Льюис Керролл всякому, у кого есть что рассказать. Превосходный совет! Но как распознать начало? Восемнадцатого октября 1970 года я вышел из устья реки Хэмбл на кэче «Бритиш стил», задумав плавание, какого еще никто не совершал: я хотел в одиночку обогнуть земной шар с востока на запад, не заходя ни в один порт по пути. Итак, момент старта определить нетрудно. Однако можно ли назвать этот момент началом? Пусть даже он венчал месяцы, годы размышлений, планирования, подготовки.
- Но ведь откуда-то надо начинать. Может быть, это приключение началось в Олдершоте, в тот апрельский день 1966 года, когда я вошел в кабинет капитана парашютного полка Джона Риджуэя и вызвался идти вместе с ним на беспалубной дори на веслах через Атлантику? Или в сочельник 1962 года, когда я женился на Морин (с ней вы еще не раз встретитесь в этой книге)? Или в 1958 году, когда я восемнадцатилетним парнем пришел в парашютный полк? Или 14 мая 1940 года, когда я родился?
- Можно привести доводы в пользу любой из этих дат. Однако я удобства ради начну, пожалуй, с ноябрьского дня в 1968 году, когда мы с Морин возвратились домой из Южной Африки на «Дитискусе», тридцатифутовой яхте класса «кингфишер», на которой я безуспешно пытался обойти вокруг света. Отличное суденышко, я прошел на нем без заходов больше 9 тысяч миль, но оно не было рассчитано на штормовые ветры и громадные волны ревущих сороковых широт. Попав в ужасную погоду в пустынных водах южнее мыса Добрая Надежды (прежде он назывался мысом Бурь), я решил, что продолжать плавание будет безумием, и отступил в Порт-Элизабет. Морин прилетела туда из Англии, чтобы вместе со мной идти домой. «Дитискус» вела себя вполне прилично, но при сильном попутном ветре и волне управляться с ней было нелегко, я с трудом держал ее в узде. Как-то я пожаловался на это Морин, а она в ответ:
- — Взял бы да пошел вокруг света в другую сторону!
- Сказала просто так, хотела шуткой развеять мою досаду. И хотя голова моя тогда была занята другим, слова Морин запали в память. А что, в самом деле?..
- Мы рвались домой, к нашей дочурке Сэмэнте — ей исполнился год и два месяца,— но погода ополчилась против нас. Поэтому на Азорских островах мы расстались с «Дитискусом» и пересели на самолет (яхту я забрал позже).
- Прежде чем думать о новых приключениях, надо было устроиться на работу. Мне посчастливилось прямо у себя в Портсмуте получить место торгового агента компании, которая обслуживала яхт-клубы и кафе. Работа пришлась мне по душе, и я неплохо с ней справлялся, судя по тому, что вышел на четвертое место по числу заключаемых сделок.
- Однако мне не сиделось на месте. Прослужив девять лет в парашютном полку (в двадцать один год я стал сержантом), я успел побывать на Ближнем Востоке, Кипре, Мальте, в Скандинавии, Канаде и Адене. Учился на курсах по выживанию в Арктике и в пустыне, участвовал в самых длинных в мире гонках байдарок, больше ста раз прыгал с парашютом, был инструктором в морском училище. В 1966 году вместе с Джоном Риджуэем на открытой дори «Ин-глиш Роуз III» прошел за девяносто два дня на веслах через Атлантику от мыса Код в США до островов Арау у западного побережья Ирландии. Наш переход вызвал большой интерес, со всех концов страны меня приглашали выступить с рассказом об этом плавании. В конце 1967 года я уволился в запас и приобрел пай в большом гараже. Но вылазка в сферу бизнеса кончилась неудачно: я не поладил с партнерами. В 1968 году задумал принять участие в трансатлантической гонке одиночек, и компания «Уэстфилд энджиниринг» любезно предоставила мне яхту «Дитискус». Больше того, компания не стала возражать, когда я передумал, решив вместо этого помериться силами с Робином Ноксом-Джон-стоном, Джоном Риджуэем и другими в гонках, которые потом стали известны под названием «кругосветные гонки одиночек» под эгидой газеты «Санди тайме». Как я уже говорил, для меня эти гонки кончились в Южной Африке. Правда, я не заявлял официально о своем участии и формально не мог считаться проигравшим, хоть и сошел с дистанции, но поражение было очевидным. Конечно, меня здорово подбодрило то, что Морин тотчас отозвалась на мою просьбу вылететь в Южную Африку, чтобы возвращаться в Англию вместе со мной на «Дитис-кусе», хотя она до тех пор ни разу не плавала на яхтах. И все-таки я не мог отделаться от чувства, что подвел ее и всех остальных, не завершив свое одиночное кругосветное плавание.
- В Южной Африке я встретил старого товарища по парашютному полку, тоже шотландца, Чика Гофа. Чик сменил армию на футбол, играл за «Чарлтон атлетик», потом перебрался в Южную Африку и продолжал увлекаться футболом. Сам бог послал мне его в мрачную пору, когда мне не давали покоя мысли о моем провале; мы обсудили грандиозный план: пересечь Анды, потом пройти на байдарке всю Амазонку. Я давно мечтал о таком походе, и горячая поддержка Чика еще больше воодушевила меня. Возвратившись в Англию, я продолжал думать об Амазонке, но не забывал и об идее, которую мне подсказала Морин, — пройти в одиночку вокруг света «в обратную сторону».
- «В обратную»? Первые кругосветные плавания были совершены с востока на запад. Из Западной Европы корабли шли через Южную Атлантику, огибали Южную Америку, пересекали Тихий океан и направлялись домой через Ост-Индию и мимо мыса Добрая Надежды. Первым начинателем успешного плавания вокруг земного шара был португальский моряк Фернан Магеллан; сам он не дожил до конца путешествия, но один из его кораблей дошел до цели. Начиная свою экспедицию в 1519 году, Магеллан не сомневался, что должен быть какой-то проход сквозь неведомый (на самом деле не существующий) континент Терра Аустра-лис Инкогнита, простирающийся, по мысли тогдашних географов, от Южной Америки до Южного полюса. Атлантическое побережье Южной Америки было известно, тихоокеанское — тоже; правда, оно тогда не называлось тихоокеанским, ведь имя Тихий величайшему океану Земля дал Магеллан, а до тех пор бытовало название Южное море.
- У Магеллана не было причин сомневаться в правоте географов, которым огромный Южный континент был необходим, чтобы «уравновешивать» Евразийский материк на севере, однако он твердо верил в существование прохода или пролива, соединяющего два океана. Проявив замечательное мужество и пережив немало бедствий, он открыл и прошел пролив, который до сих пор носит его имя. Магелланов пролив отделяет оконечность Южно-Американского материка от острова Огненная Земля, но Магеллан, естественно, не знал, что речь идет об архипелаге; он принял Огненную Землю за часть Великого Южного континента.
- В 1577—1580 годах англичанин Дрейк на «Золотой Лани» повторил плавание Магеллана. Он тоже прошел Магелланов пролив, но Тихий океан встретил его жестоким штормом, который отнес «Золотую Лань» на юго-восток. Неизвестно, видел ли Дрейк мыс Горн; во всяком случае его отнесло назад достаточно далеко, чтобы он смог обнаружить открытые воды к югу от Огненной Земли, и его имя тоже осталось на карте — обширный участок моря между мысом Горн и Южными Шетландскими островами и сейчас называют проливом Дрейка. Открытие Дрейка имело большое политическое значение, поэтому его до поры, до времени держали в тайне. Испанцы и португальцы претендовали на торговую монополию в Южной Америке и Южных морях; будь Магелланов пролив единственным проходом из Атлантического океана в Тихий, можно было бы укрепить его берега и не пускать чужие корабли. Возможность огибать Южную Америку другим путем лишила Испанию и Португалию монополии.
- Как ни старались сохранить секрет, слух об открытии Дрейка распространился среди моряков, и в 1616 году голландский коммерсант Лемер снарядил экспедицию во главе с Вильгельмом Корнелиусом Схаутеном, поручив этому опытному капитану из голландской Ост-Индской компании отыскать путь из Атлантики в Тихий океан, минуя Магелланов пролив. Схаутен пошел от мыса Вирхенес у входа в пролив на юг и обнаружил между Огненной Землей и островом Статен (Эстадос) проход, который в честь своего покровителя назвал проливом Ле-Мера. Он же затем обогнул высокую скалу, представляющую собой крайний южный пункт в архипелаге у оконечности Южной Америки, и назвал ее

мыс Горн по имени маленького городка в Нидерландах, где родился его покровитель и многие члены команды. Мысом Горн скала эта зовется по сей день.

- Словом, все первые кругосветные плавания совершались в одном направлении — с востока на запад, и тем не менее мы говорим, что мореплаватели шли «в обратную сторону». Потому что путь этот чрезвычайно трудный. Посмотрите на глобус, и вы увидите, что к югу от сороковой параллели, если не считать оконечность Южной Америки, Тасманию и Южный остров Новой Зеландии, практически нет суши. Здесь, огибая земной шар, непрестанно дуют западные ветры, и они тысячелетиями гонят могучие волны, путь которым преграждают лишь угрюмые базальтовые скалы у мыса Горн. И Магеллан, и Дрейк, и Схаутен с великим трудом пробивались на запад, а некоторые мореплаватели и вовсе отступали. Неделями они пытались обогнуть мыс Горн или форсировать Магелланов пролив, но ветер неумолимо гнал их назад.
- После того как в XVIII веке капитан Кук исследовал Тихий океан и европейцы начали заселять Австралию и Новую Зеландию, клиперы, ходившие из Европы в страны Востока, огибая мыс Доброй Надежды, стали возвращаться мимо мыса Горн. Кругосветное плавание в восточном направлении позволяло использовать преобладающие западные ветры. До прокладки Панамского канала почти одни американцы, поддерживавшие сообщение между восточным и западным побережьем США, ходили мимо мыса Горн на запад, и им подчас доставалось тяжело. А когда открылся Панамский канал, западный путь мимо Южной Америки утратил свою актуальность для всяких судов, будь то парусные или паровые.
- Почти все кругосветные плавания на малых судах совершались в восточном направлении. Так шли Чичестер, Роуз, Нокс-Джонстон, так и я собирался идти на «Дитис-кусе» в 1968 году.
- Конечно, мыс Горн огибали на малых судах и с востока. В 1895—1898 годах Джошуа Слокам, которого можно назвать отцом одиночных кругосветок, обогнул на «Спрее» земной шар, пройдя Магелланов пролив с востока на запад. Но плавание Слокама продолжалось три года, и по пути он заходил в привлекавшие его порты. В 1964—1968 годах Дэвид Льюис с двумя дочерьми не спеша обошел вокруг света в западном направлении на катамаране «Реху Моа-на». Он тоже форсировал Магелланов пролив и для разных целей останавливался в портах на своем пути.
- Меня же манила мысль об одиночном кругосветном плавании с востока на запад без заходов. Больше того, после мыса Горн я, вместо того чтобы повернуть на север и идти через благодатные моря Полинезии и Юго-Восточной Азии, задумал держаться пустынных южных широт вплоть до мыса Доброй Надежды и только потом следовать северным курсом домой. Более увлекательный маршрут трудно придумать, и по нему еще никто не ходил.
- Решился я не сразу — не так-то просто было решиться. В начале 1969 года, после плавания на «Дитиску-се», я долго продолжал мечтать о путешествии по Амазонке.
- Чуть ли не на другой день после возвращения домой я завел разговор о своих проблемах с моими друзьями Фрэнком и Одри Элин, которые пригласили нас с Морин к себе в гости на несколько дней, чтобы мы, так сказать, поостыли. Фрэнк спросил, что я собираюсь делать дальше. — Ну, сперва надо работу найти, — ответил я. — Но куда обратиться, ума не приложу. После девяти лет в парашютном полку челвек по сути дела только в наемные убийцы годится, а на них спрос не так уж и велик. Да, Фрэнк, — добавил я, — ты не мог бы дать мне совет?
- — С величайшим удовольствием, — отозвался он.
- — Понимаешь, мы тут Морин думали, и меня страшно привлекают две затеи, теперь надо выбрать — то ли пересечь Анды и спуститься по Амазонке на байдарке, то ли идти вокруг света в западном направлении, против господствующих ветров и течений.
- — Да, я вижу, вы еще не совсем остыли, — рассмеялся Фрэнк.
- Он посмотрел на Морин, она с улыбкой пожала плечами.
- — Ясно, вы оба сумасшедшие, — добавил Фрэнк и прочел мне небольшую лекцию о том, что хватит с нас только что пережитого приключения.
- Однако Фрэнк — хороший друг и умный человек. Окончив лекцию, он продолжал:
- — Если уж ты никак не можешь обойтись без приключений, по-моему, западная кругосветка куда весомее. Идти против ревущих сороковых — это же здорово!
- Но за приключения надо платить. Какой бы из двух вариантов я ни избрал, прежде чем думать о нем всерьез, надо найти источник финансирования. Кто может быть заинтересован в том, чтобы выделить мне средства? Мы с Фрэнком обсудили этот вопрос и заключили, что кругосветное плавание скорее найдет поддержку.
- От Фрэнка и Одри мы поехали в Ньюкасл-апон-Тайн, где живет мать Морин, и я немало часов провел в городской библиотеке, изучая книги об Амазонке и о ветрах земного шара. Затем мы возвратились к себе в Портсмут; я приступил к поискам работы и в конце концов получил должность торгового агента, о которой уже говорил. Но при этом не забывал о своих планах. Созвонился с знакомым репортером в Лондоне и отправился к нему в столицу, чтобы посоветоваться с ним. Он сказал, что мои идеи вряд ли могут рассчитывать на солидную поддержку, но уж если на то пошло, у амазонского проекта, пожалуй, больше шансов на успех. В общем он меня не обнадежил. Похоже было, что мне и впрямь лучше угломониться и привыкать к служебной ламке. В марте я поехал в Бирмингем на смотр морской техники и там познакомился с человеком по имени Терри Бонд. Он прежде работал в газете «Бирмингем пост», а теперь решил открыть собственную информационную контору. Мы осмотрели выставку вместе, и я проникся к нему глубокой симпатией. В разговоре Терри Бонд спросил меня, можно ли еще совершить на морях что-нибудь выдающееся, чего никто не совершал. В ответ я мог назвать только кругосветное плавание с востока на запад. И добавил, что втянуть кого-либо в такую затею было бы не просто, ведь тут нужна совершенно особая яхта и самое лучшее снаряжение, а это все деньги, притом немалые.
- — Ну а ты, если бы получил подходящую яхту, пошел бы? — поинтересовался Терри.
- Я ограничился коротким «да», не стал объяснять, что не один месяц об этом мечтаю и тщательно изучаю обстановку.
- Какие возможности у простого парня, без богатой родни, осуществить одиночное кругосветное плавание? Я родился в 1940 году в Хоике, в Шотландии, в семье железнодорожника. Учился в местной школе, пятнадцати лет оставил учебу и поступил учеником на трикотажную фабрику. Однако фабрика меня не удовлетворяла, хотелось большего, и в восемнадцать лет я сделал то же, что делают многие молодые ребята, которых манит приключение, — пошел служить в армию, притом в самые интересные, на мой взгляд, войска — парашютно-десантные. Служба в парашютном полку дала мне очень много. В частности, я получил основательную подготовку по технике выживания, приобрел отличных друзей, узнал чувство ответственности. Но разумеется, состояния я там не нажил.
- А вот переход на веслах через Атлантику в 1966 году неожиданно принес мне приличный доход от книги, которую написали мы с Джоном Риджуэем, а также от телевизионных и других выступлений. На эти деньги я приобрел упоминавшийся выше пай в гараже и домик в Портсмуте. Предприятие с гаражом, как я уже говорил, не увенчалось успехом. Попытку участвовать в кругосветных гонках в 1968 году я смог осуществить благодаря любезности Р. Нирупа из компании «Уэстфилд энджиниринг», предоставившей мне «Дитискус»; Невиля Вуда из морского училища в Саутси, обучавшего меня навигации и технике управления яхтой; Фрэнка Элина; Билла Коттелла и членов Королевского Южного яхт-клуба, оказавших мне всестороннюю помощь, а также благодаря разным фирмам, снабдившим меня продовольствием и снаряжением.
- Это предприятие тоже кончилось для меня провалом. Сумей я пройти без заходов вокруг света, мне, возможно, удалось бы выиграть учрежденный газетой «Санди тайме» приз в 5 тысяч фунтов стерлингов и воспользоваться прочими благами, которыми мир награждает победителя. На самом деле я дотянул только до Южной Африки и почти все оставшиеся деньги истратил на авиабилет для Морин, чтобы она могла вместе со мной идти на яхте обратно. Но мы не пошли дальше Азорских островов, и мне еще предстояло привести оттуда «Дитискус» в Англию. Я уже не говорю о том, что на моем попечении находились Морин и Сэмэнта. Разве можно тут помышлять о кругосветном плавании, которое обойдется по меньшей мере в несколько десятков тысяч фунтов!
- И все-таки мысль о западной кругосветке не шла у меня из головы. Ведь если идея достаточно хороша, ее иногда можно обратить в деньги... Морин поддерживала меня. Она понимала, что значит для меня эта мечта, и вместо упреков в неблагодарности я слышал от нее только сочувственные и одобрителные слова.
- Мне нужно было двадцать, тридцать, сорок тысяч фунтов. Но я мог кое-что предложить взамен. Если мне удастся совершить плавание, какого никто еще даже не пытался предпринять, финансирующая сторона не останется в проигрыше. Современный бизнес — мудреная штука. Компаниям бывает выгодно финансировать соревнования по гольфу, теннисные турниры, скачки и всякие прочие затеи. Смогу ли я найти желающих финансировать мое плавание? Мне думалось, что смогу.
- Выполнив бесконечное количество расчетов, я заключил, что моей яхте, чтобы выдержать предстоящее ей чудовищное напряжение, нужен стальной корпус. Что до парусного вооружения, то сперва я остановился на двухмачтовой шхуне: во-первых, площадь парусов будет распределена на две мачты (это важно при одиночном плавании, так как можно паруса делать меньше и с ними тогда легче работать), во-

вторых, если- потеряю одну мачту, есть надежда сохранить другую. Я постоянно изучал карты ветров и течений, занимался предварительной прокладкой курсов, вычислял расстояния.

- Под конец лета 1969 года я взял на службе отпуск, чтобы отправиться на Азорские острова за «Дитискусом», и незадолго перед вылетом решил написать Терри Бонду. Вот что гласило мое письмо с пометкой «Лично, конфиденциально».
- «С тех пор как я вернулся домой, меня не оставляет одна идея, над которой я думал на всем пути от Африки. Сразу по возвращении я начал собирать информацию, выяснять детали предполагаемого плавания и теперь убежден, что оно вполне возможно. По сути дела речь идет о кругосветном плавании без заходов, но маршрут отличается от обычного: я хочу пройти не с запада на восток, а с востока на запад. На первый взгляд может показаться, что тут нет ничего особенного, но могу заверить тебя, что между этим путем и обычными огромная разница. Объяснять все слишком долго, в письме всего и не охватить, я даже не буду пытаться. Не возьмешься ли ты привлечь внимание общественности к этой затее. По-моему, не мешало бы заранее спланировать это дело и приступить к нему. Если ты согласен, желательно переговорить возможно скорее. Поскольку время — мой первый враг, хотелось бы встретиться с тобой на этой неделе: ведь мне скоро отправляться на Азорские острова. Работа предстоит огромная, особенно мне поначалу, но я не могу приступать пока мы не увидимся. Если ты и твоя контора беретесь за эту задачу, нам надо встретиться немедленно, и я предлагаю тебе приехать в Портсмут, переночевать здесь, а на другое утро вернуться. Так мы в минимальный срок сделаем максимум работы».
- Терри тотчас отозвался. Он приехал к нам в Портсмут, и мы все основательно обговорили. Терри считал, что поскольку мой план предусматривает для яхты стальной корпус, надо прежде всего обратиться за поддержкой к стальным компаниям. Он не меньше моего был убежден, что идея западной кругосветки заслуживает внимания, и я отправился на Азорские острова в приподнятом настроении.
- Вообще-то я рассчитывал, что вместе со мной на «Дитис-кусе» пойдут два моих товарища, но тут выяснилось, что у них полно дел, и пришлось мне вести яхту одному. Само плавание заняло всего две недели, но перед тем еще неделя ушла на то, чтобы решить одну чисто техническую проблему. Кран, который в свое время извлек из воды «Дитис-кус», успел перейти во владение НАТО, и власти на Азо-рах полагают, что его надлежит использовать только для натовских целей. И так как другие краны не годились, я попал враскач. В конце концов, обрыскав все инстанции, я добился через Лиссабон позволения воспользоваться краном НАТО, чтобы спустить яхту на воду, и проблема благополучно разрешилась.
- Морин вышла на моторной лодке, чтобы встретить «Дитискус», и первым делом сообщила мне, что есть письмо от Терри. Письмо начиналось многообещающим «я кое-чего добился...». Дальше Терри сообщал, что обсудил мой план с одним своим другом, Патриком Макнеером-Уилсоном. Он член парламента и неплохо разбирается в делах стальной промышленности, так как занимался ими по поручению своей партии. Патрик Макнеер-Уилсон посоветовал добиваться встречи с руководителем информационной службы Британской стальной корпорации (эту должность тогда занимал У. Кемп). В конце письма Терри просил меня сообщить ему по телефону, когда я мог бы приехать в Лондон для такой встречи.
- Мне, естественно, надо было возвращаться на службу, поэтому выбрать время для поездки в Лондон было не так-то просто, а Макнееру-Уилсону предстояло участвовать в партийной конференции консерваторов. То да сё, в итоге наша встреча с мистером Кемпом состоялась только в последних числах октября. Тем временем мы с Терри подготовили подробный проспект с изложением нашего плана, с картами и эскизами нужной мне яхты.
- Беседа с У. Кемпом и его коллегами из Стальной корпорации прошла как будто бы неплохо. Сначала я сделал небольшое сообщение, потом меня засыпали вопросами, и я постарался на все ответить. Разумеется, решение не могло быть принято тут же, не сходя с места. Мистер Кемп сказал, что ему надо еще многое выяснить, и пообещал дать нам знать письмом, берется корпорация финансировать наш план или нет.
- И потянулось томительное ожидание. Ждать сложа руки вообще не по мне: я должен заниматься делом, должен хоть что-то предпринимать. Вспомнилось напутствие, которым нас проводил один доброжелатель, когда мы у Мэра Код садились в «Инглиш Роуз III», чтобы идти на веслах через океан:
- — Вам понадобится терпение, терпение прежде всего.
- Я изо всех сил старался быть терпеливым и все-таки не давал покоя Терри, твердил ему, что надо проявить больше активности, искать другие источники финансирования на случай, если Стальная корпорация нам откажет. Но Терри мудро стоял на своем: дескать, было бы нечестно идти с нашим проектом еще куда-то, пока нет ответа от Британской стальной корпорации.
- Наконец ответ пришел. Шестого декабря Терри получил коротенькое письмецо от мистера Кемпа. В нем говорилось: «Ваш проект с Чэем Блайтом, естественно, вызвал немалую дискуссию, зато теперь я рад сообщить вам, что мы в принципе согласны его поддержать».
- Однако нам хотелось бы участвовать в решении вопроса о конструкции яхты и других проблем, поэтому, прежде чем будет принято окончательное решение, вам нужно всесторонне обсудить это дело с членом правления корпорации, мистером У. Ф. Картрайтом, он довольно опытный яхтсмен, и ему поручено заняться вашим планом».
- Не берусь описать, что я испытывал. Что чувствуете вы, когда внезапно сбывается ваша мечта? Конечно, мой проект кое-что сулил Стальной корпорации, но ведь я очень много запрашивал, предоставляя им как говорится, верить мне на слово, что я не подведу. Пока тянулось долгое ожидание, я не раз говорил себе, что из моей затеи ничего не выйдет. И вот она становится вполне реальной! Конечно, еще не все трудности позади... Предстоит встреча с мистером Картрайтом. Сумею ли я убедить его? Должен суметь!
- Характеризуя У. Ф. Картрайта как «довольно опытного яхтсмана», мистер Кемп сильно преуменьшил. У. Ф. Картрайт, еще до второй мировой войны участвовавший в океанских гонках,— член знаменитого яхт-клуба и, несомненно, один из самых заслуженных яхтсменов Англии. До национализации металлургической промышленности он занимал должность директора-распорядителя Валлийской стальной компании, потом стал заместителем председателя Британской стальной корпорации. Сам того не зная, я приобрел в его лице лучшего союзника, какого только мог себе пожелать. Во время долгого ожидания, когда мне казалось, что ничего не делается, мистер Картрайт защищал мой план от многочисленных атак. Особенно ярким оппонентом оказался один из видных специалистов, к которым БСК обратилась за консультацией. Он постарался опорочить мою идею, назвал проект «наивным», обо мне же сказал, что я скорее «лихой гонщик», «каскадер», чем опытный моряк. Да и мысль о кругосветном плавании против ветра вряд ли может кого-либо поразить, а вот гонки могут привлечь интерес. Впрочем, консультант отдавал должное «беспредельной отваге и пылу» автора проекта.
- Подозреваю, что на том бы все и кончилось, если бы не мистер Картрайт. На возражения эксперта он ответил докладной запиской, сочетающей зоркость и великолепное понимание самой сути приключения и романтики. Отправляясь в Лондон для беседы с У. Ф. Картрайтом, я ничего не знал об этом, но потом мне довелось прочесть его записку, и я понял, сколь многим ему обязан. Он соглашался, что кругосветное плавание само по себе уже не «изюминка», однако возражал против утверждения, что только гонки могут привлечь интерес. Мол, интерес определяется тем, как будет осуществлено плавание. Мистер Картрайт напомнил о трансатлантическом переходе Хамфри Бартона в 1950 году из Фалмута в Нью-Йорк на двадцатипятифутовой яхте «Доблесть XXXV». Это были не гонки и не одиночное плавание: просто Бартон решил проверить свое убеждение, что можно пересечь океан против господствующих ветров на маленьком суденышке; такое плавание считалось тогда чрезвычайно трудным, так что Бартон сделал большое дело своим экспериментом.
- Затем мистер Картрайт отвергал сравнение меня с «каскадером».
- «Возможно,— писал он,— в мореходном опыте Блайта есть изъяны, но на его счету немало пройденных миль».
- Он безоговорочно поддерживал мою мысль о том, что корпус яхты для такого плавания должен быть стальным. Зато выбор парусного вооружения шуны он не одобрил — и, конечно, он был прав. В конечном счете, я остановился на вооружении кэча; во-первых, это давало страховку в виде дополнительной мачты, во-вторых, намного облегчало ход против ветра.
- Но что самое главное — мистер Картрайт совсем не был склонен с ходу отвергать мой проект. Он допускал, что некоторые из моих идей «наивны», однако считал, что это дело поправимое. Душой он уловил, что мной движет и чего я добиваюсь, и стремился помочь мне.
- В последний день 1969 года мы с Терри, по предложению мистера Кемпа встретились с У. Ф. Картрайтом, чтобы, как говорится, развить успех. Правда, я был совсем не в форме: на меня навалился ужасный грипп. Приехал я под вечер в Лондон с таким насморком, что едва мог говорить, и с высокой — около тридцати восьми — температурой, чем изрядно напугал Терри. Мы решили, что лучшим лекарством будет добрая порция рагу с пряностями на ужин. Возможно, острое блюдо и впрямь прибавило мне энергии, тем не менее на другое утро я все еще чувствовал себя скверно. Однако я сказал себе, что ничто не должно мешать нашему совещанию, и мистер Картрайт явно сделал мне скидку, потому что в итоге мы не только договорились, что БСК берется финансировать плавание, но и получили конкретную рекомендацию пригласить конструктором мистера Роберта Кларка и назвать яхту «Бритис стил».
- Управление корпорации находится на Гроувнэ-плейс, контора мистера Кларка — на Элбимал-стрит, расстояние небольшое. На радостях я совсем забыл про болезнь, и мы тут же отправились к Роберту Кларку. Боюсь только, мы произвели не очень выгодное впечатление на знаменитого конструктора. Он держался учтиво, терпеливо выслушал нас; но судите сами: являются вдруг два молодых человека, один сразу признается, что мало смыслит в яхтах, другой из-за насморка говорит так невнятно, что вообще ничего не разобрать. А нужна им яхта стоимостью во много тысяч фунтов, у нее должен быть стальной корпус, ее строительство должно начаться незамедлительно, и человек с

насморком заявляет, что собирается пройти на ней в одиночку вокруг света в западном направлении. В довершение всего эта странная пара утверждает, что заплатит за яхту Британская стальная корпорация...

- Что бы ни думал в глубине души мистер Кларк, он все внимательно выслушал, после чего выразил готовность сконструировать такую яхту и назвал цену в фунтах, которую сразу перевел в гинее — дескать, с гинееми проще!
- Как только мы ушли, он на всякий случай позвонил в БСК. И убедился, что мы не бредили и не сочиняли, а говорили чистую правду. Так возникло еще одно рабочее звено прекрасного сотрудничества и был сделан решающий шаг к осуществлению моей мечты. Вечером я слег с плевритом.

• Глава 2 От мечты к действительности

- Мы с Морин собирались пойти в Королевский Южный яхт-клуб на новогодний бал, но, когда я вернулся из Лондона, она тотчас отправила меня к врачу. А врач заявил, что я догулялся до плеврита, и велел немедленно лечь в постель. Я был слишком возбужден, чтобы беспокоиться из-за болезни. Меня больше огорчало другое: хотелось поскорее рассказать Морин обо всем, что происходило в Лондоне, а я задыхался и почти не мог говорить! Поминутно останавливаясь, чтобы перевести дух, я все же описал ей, как проходили наши переговоры с представителями Стальной корпорации и с Робертом Кларком. Не лучший способ встречать Новый год, но я был вполне счастлив. Правда, Морин, похоже, не разделяла моего ликования, потому что болезнь принялась за меня всерьез и выглядел я отвратительно.
- На другое утро, 1 января 1970 года, Морин поставила кровать в гостиной, чтобы я мог видеть ее и слышать, кто звонит. Позвонил Роберт Кларк, она объяснила, что я болен, не могу подойти к телефону; тогда он попросил передать, что приступает к работе над яхтой, и это было для меня лучшим лекарством.
- Морин не могла все время сидеть со мной. Наше материальное положение требовало, чтобы мы оба работали, и Морин дежурила на телефонной станции: Сэмэнту она водила в детский сад. Первые дни нового года у нее был отпуск, но с 5 января ей пришлось снова выходить на службу. К тому времени мне стало гораздо лучше, я уже мог сам отвечать на звонки. А дел было непочатый край: найти фирму, которая будет строить яхту по чертежам Кларка, решать всякие будничные проблемы. Да-да, повседневная жизнь идет своим чередом и тогда, когда внезапно осуществляется великая мечта. Телевидение попросило меня прибыть в Саутгемптонскую студию и выступить в одной из программ 7 января; на 8 января в одной организации была назначена моя лекция, и так далее и тому подобное. Я сумел выполнить все свои обязательства (правда, Морин уговорила телевизионщиков, чтобы меня в оба конца отвезли в теплой машине). Мне повезло, что обо мне заботилась Морин. И плеврит не оставил никаких осложнений.
- Поднявшись на ноги, я, само собой разумеется, тотчас должен был выйти на работу. Все мое свободное время уходило на письма, звонки и поездки в поисках верфи, которая не только взялась бы построить стальную яхту, но и гарантировала бы сдачу корпуса не позже июля.
- Ужасное время... Какая-нибудь верфь дает знать, что, возможно, примет заказ; я уже ликую, а потом следует окончательный ответ: нет, к июлю управиться невозможно. И сердце обрывается, и кажется, что вся затея обречена на провал, но тут же берешь себя в руки и говоришь себе: сколько бы ни было преград, *все равно добыть своего*. Я непременно должен был выйти в море осенью 1970 года. Во-первых, все мои планы основывались на этом сроке, во-вторых, я хотел быть *первым* одиночкой, прошедшим вокруг света без заходов с востока на запад, а если я замешкаюсь, если старт отложится на год, меня могут опередить.
- Мы с Морин старались в это время вести дневники. И хотя записи подчас были довольно бессвязными, все же они как-то отражают наши заботы и тревоги. Приведу несколько выдержек, начиная с той поры, когда я еще лежал в постели с плевритом.
- «2 января (Морин). Составила списки разных дел. Чэй идет на поправку, но не хочет признаваться, боится, что я перестану его баловать, как только узнаю, что ему полегчало. Ох, мужчины! Теперь, когда Британская стальная корпорация решилась, понемногу начинаю привыкать к мысли, что Чэй снова укатит. Что бы я ни чувствовала, что бы ни думала, буду поддерживать Чэя во всех его затеях. Нельзя мешать мужчине в том, что составляет смысл его жизни, даже если тебе кажется, что это в твоих силах. Мое дело заботиться о том, чтобы в нашем доме всегда было счастье, радость, веселье и, главное, доверие».
- «5 января (Чэй). Звонил Роберт Кларк, сообщил основные данные: наибольшая длина — 58—59 футов, осадка — 8 футов, ширина — 12 футов 8 дюймов, водоизмещение — 14,5 тонны. Изрядное суденышко! Дозвонился до судостроительной фирмы братьев Джойс — загружены до августа. Попробую обратиться к фирме «Воуперс»».
- «8 января (Чэй). Начинаю всерьез волноваться из-за корпуса».
- «11 января (Чэй). Переговоры с фирмой «Воуперс» назначены на вторник».
- «13 января (Чэй). Встретился с представителями фирмы, объяснил ситуацию. Меня приняли чрезвычайно любезно, обещали сделать все возможное, но посоветовали не прекращать поиски. Задали ряд вопросов о конструкции яхты, на которые может ответить только Роберт Кларк». «13 января (Морин). После разговора с фирмой «Воуперс» Чэй отправился в фирму бр. Джойс и спросил мистера Джойса, не возьмутся ли они построить яхту. Но фирма завалена заказами. Следующая на очереди — яхта для одного канадца. Мистер Джойс дал нам адрес этого канадца и предложил написать ему, спросит ли он, согласится ли он, чтобы начало строительства его яхты было отложено. Написали сегодня вечером, остается надеяться». «17 января (Чэй). Ездил в Лондон — Роберт Кларк заболел, лежит дома. Запомнить на будущее: непременно справляться по телефону загодя. Поехал домой к Роберту Кларку и получил ответы для фирмы «Воуперс»».
- «19 января (Чэй). Ездил на остров Уайт, узнавал, примет ли заказ фирма «Гроувз и Гаттеридж». Обещали подумать».
- «21 января (Чэй). Терри пишет, что пытается устроить встречу с главой фирмы «Суон», Хантером».
- «22 января (Чэй). Письмо от Роберта Кларка с кое-какими вопросами. Надо повидаться с Терри, у нас еще не продумано до конца разделение обязанностей. Выезжаю на снотворном. Господи, до чего же я устал! И все из-за этих забот; приду в норму только тогда, когда уладится дело с корпусом. Почти все мысли — о нем. Если кто-нибудь думает, что были бы деньги, а все остальное просто, пусть-ка попробует... Заботы на каждом шагу».
- «23 января (Морин). Торжественный ужин — бараний рубец с потрохами. Здорово кутнули. О яхте почти не было речи, зато обсудили некоторые моменты снаряжения».
- «24 января (Морин). Проснулась с дикой головной болью. Вшестером одолели две с половиной бутылки виски, а сегодня вечером предстоит еще один такой же ужин!»
- «25 января (Морин). Оба чуть живые. Сэмэнта весь день вела себя как ангел, словно понимала наше состояние».
- «26 января (Чэй). Не сплю, и все тут. Не потому, что думаю о плавании, нет,— боюсь, как бы все не сорвалось. Уверен, как только начнется работа над корпусом, мне сразу станет легче. О, хоть бы скорей».
- «7 февраля (Морин). В полдень забрали Сэмэнту и поехали в Лондон. На три часа была назначена встреча с Робертом Кларком. Чэй получил несколько чертежей и обсудил с Робертом кое-какие изменения».
- «9 февраля (Морин). Чэй всерьез приступил к тренировкам и физическим упражнениям. Тренировки для Чэя — могучее подспорье».
- «21 февраля (Морин). В Королевском Южном яхт-клубе — лекция Майлза Смитона. Мы не смогли пойти: Чэю пришлось спешно ехать в Бирмингем. Чэй волнуется, не может найти специалистов по стальным конструкциям, обладающих достаточным опытом строительства малых судов. Это просто ужасно: тебе отпускают деньги на яхту, а ты не можешь найти фирму, которая построила бы ее к нужному сроку».
- «28 февраля (Морин). Чэй разговаривал с Ронем Эйми, у которого есть большая крейсерская яхта. Рон Эйми разрешил Чэю походить на ней членом команды. Таким образом Чэй на практике познакомится с большой яхтой, а также с новейшим снаряжением. Чэй очень доволен».
- «2 марта (Чэй). Вот так, уже и март начался, а у нас новое разочарование. «Гроувз и Гаттеридж» отказались».
- «3 марта (Морин). Ну и денек! Я обзвонила 29 судостроительных фирм во всех концах страны, сообщила основные технические условия и крайний срок сдачи. Только шесть фирм согласились подумать, завтра надо звонить снова: они все взвешают и скажут, могут ли уложиться в назначенный срок и все такое прочее. Большинство сразу отказывалось, как только я говорила, что корпус должен быть готов к 1 июля. Июль уйдет на оснащение яхты, еще полтора-два месяца займут испытания. Ладно, есть надежда — и то легче. Чувствую, что кто-то из них возьмется. Вот увидишь, милый Чэй,— скоро дело пойдет!»
- «4 марта (Морин). Дозвонилась до трех фирм из шести, с которыми условилась вчера. Одна попросила прислать чертежи, две отказали».
- «5 марта (Морин). Дартмутская фирма «Филип и сын» полагает, что справится с заказом».
- «7 марта (Морин). «Филип и сын» еще не дали окончательного ответа, но 75 шансов из 100, что возьмутся».
- «11 марта (Чэй). Печальный день — фирма «Воуперс» отказала нам. Позвонил в Дартмут — думают, что смогут уложиться в срок. На 17 марта у нас с Терри назначен ленч с сэром Джоном Хантером из фирмы «Суон». Сомневаюсь, чтобы тут что-нибудь вышло, но поглядим».

- «14 марта (Чэй). Состоялся ленч с сэром Джоном Хантером. Он очень заинтересовался, сказал, что подумает, может ли чем-нибудь помочь, но ничего не обещает. Условились, что в пять часов я позвоню ему. Ответ: ничего не выходит».
- «18 марта (Чэй). Британская стальная корпорация утвердила строителями фирму «Филип и сын»».
- «21 марта (Чэй). Отправился в Дартмут. Отличный город — все тут говорит о лодочном спорте. Три с половиной часа провел с руководителями фирмы, выясняя разные вопросы. В конце концов все выяснили».
- «22 марта (Чэй). Звонок от Роберта Кларка — чертежи фирме «Филип и сын» отправлены, на два месяца им работы хватит. Лед тронулся!»
- «26 марта (Морин). На выходные дни Чэй пошел на яхте во Францию. В понедельник он должен вернуться. И у меня будут выходные. Постараюсь управиться с разными мелкими делами, которые все откладывала».
- «29 мая (Чэй). Только что вернулся из пасхального похода в Шербур. Вместе с Фрэнком Элином, Вилли и Де-видом Дайером ходили на яхте Билла Коттелла. До чего же здорово было снова идти под парусами! Забыл все заботы и тревоги, разрядка получилась полная».
- «30 марта (Морин). Эти «холостяцкие» каникулы буквально возродили наших ребят!»
- Но ликование длилось недолго. Второго апреля с Дарт-мутской верфи позвонили, что все готово для закладки килья, а вот технические условия на стальную лодку до сих пор не получены.
- Срочно звоню Роберту Кларку, однако как назло не могу разыскать его по телефону. Какая досада!
- Напрасно я горячился и выходил из себя. Конструировать и строить такую большую яхту, как «Бритиш стил», к тому же предназначенную для одиночного плавания вокруг света,— огромный и сложный труд. Я хотел, чтобы все делалось одновременно, то есть желал невозможного. Взять хотя бы ту же сталь. Чтобы наилучшим образом выявились ее прочностные свойства, листы надо было изготовить в точном соответствии с техническими условиями, потом испытать, подвергнуть дробеструйной и противокоррозионной обработке. Словом, тема возможностей для заминок, и если на самом деле заминок было очень мало, то всецело благодаря превосходному сотрудничеству между БСК, верфью и конструктором.
- Мне исключительно повезло на хороших людей в Стальной корпорации. Я говорил уже, как обязан заместителю председателя корпорации мистеру У. Ф. Картрайту, который сам участвовал в океанских гонках. Заведующий отделом прессы Джон Данкли, непосредственно занимавшийся моей проблемой, не раз ходил под парусом на ялике. Опытным яхтсменом был и сотрудник его отдела Филипп Уолфинден. Он немало плавал в море, и ему в БСК поручили координировать действия сторон, участвующих в осуществлении моего проекта. Все нити сходились в его руках, он решал тысячу проблем. Когда я выходил из себя, Фил оставался трезвым, терпеливым и все улаживал. У меня нет слов, чтобы полностью выразить свою благодарность ему и его коллегам.
- Чтобы отвлечься и не так терзаться, я все больше налегал на физическую тренировку. Составил график ежедневных пробежек — утром покороче, вечером подлиннее. Стал меньше есть, особенно сладкого, вспомнил разные упражнения, которыми занимался в армии.
- 24 апреля было отмечено важным событием. В моем дневнике записано:
- «Сегодня наконец-то кончилась говорильня. Теперь уж точно лед тронулся. Я позвонил на верфь в Дартмут, и мне сообщили: «Сталь для корпуса получена, и мы заложили киль». Эти слова прозвучали для меня как небесная музыка. Заказал столик в Королевском Южном яхт-клубе, чтобы отметить это событие. Теперь, как начнет поступать материал, дело пойдет быстро. Нелегко со всеми этими заботами да тревогами, и ведь на всем отражается — на поступках, словах, на отношениях в семье. У нас с Морин до сих пор нервы на взводе. Правда, мы разработали способ бороться с раздражительностью, и он нас здорово выручает. Если мы все-таки заводимся, то совсем ненадолго».
- 9 мая я снова отправился в Дартмут. В половине одиннадцатого вошел в гостиницу, а около одиннадцати часов, разобрав свои вещи, приняв душ и переодевшись, уже сидел в машине, готовый ехать на верфь. Чему-че-му, а быстро переодеваться вас в армии научат!
- Въезжаю на территорию верфи — вот оно! Услышав по телефону, что киль заложен, я испытал огромную радость, а увидев его своими глазами — восторг. Несколько минут я сидел, не выходя из машины, и просто глядел. Да, немало труда пришлось затратить, зато теперь я полностью вознагражден... Жаль только, нет рядом со мной Морин, чтобы разделить мои чувства.
- Потом я тщательно осмотрел заложенный киль, восхищаясь замечательным искусством строителей. Встретился за ленчем с руководителями компании и верфи, и глава фирмы заверил меня, что яхта будет готова в срок. После ленча прошел по всей верфи, познакомился и поговорил с людьми, которым предстояло строить мою яхту. Отличный народ! И как только выдался случай, позвонил Морин, чтобы поделиться с ней своими впечатлениями.
- 14 мая мне исполнилось тридцать лет. Морин записала в дневнике:
- «Я уложила Сэмэнту пораньше, и мы с Чэем пообедали при свечах; было очень уютно. Последнее время мы мало бываем вместе, поэтому я особенно дорожу такими вечерами. Просто не верится, что Чэю уже тридцать лет. Когда он утром проснулся и вспомнил, что ему тридцать, то даже слегка расстроился. Сэмэнта, наше солнышко, спела: «С днем рождения, папуля...»».
- Очередной уикэнд мы решили посвятить отдыху и совершить вылазку в Уэльс. Выехали из дома в шесть часов вечера в пятницу и прибыли на место довольно поздно. Тем не менее рано утром были на ногах. До чего же хорошо в горах! Мы отлично прогулялись. Тропа была не очень ровная, и почти всю дорогу я нес Сэмэнту на плечах. Проверка моей спортивной формы показала, что она далека от прежней и что я набрал лишний вес. Когда много времени живешь на свежем воздухе и обретаешь хорошую форму, в нодрях как бы ощущается особый аромат ладан. В тот день я ощутил только слабое веяние, но не сомневался, что бодрость ко мне вернется в полной мере.
- В воскресенье, захватив еду, мы снова устроили поход. Погода была великолепная, мы даже вздремнули на солнце. Словом, оба хорошо отдохнули. Однако вечером надо было возвращаться в Портсмут, и на обратном пути мы почувствовали, как снова растет нервное напряжение. Твердили себе, что нельзя поддаваться, пусть нервы еще отдохнут, но легко сказать... Через несколько дней Морин записала в дневнике:
- «Мы с Чэем стали похожи на заводных кукол, делаем все механически, автоматически, об усталости думать некогда. Но ведь совсем без отдыха нельзя, а не то надорвемся, и останется «Бритиш стил» без команды».
- Мой дневник становится все более сумбурным. Я продолжал служить в своей фирме, но каким-то образом надо было вырваться в Лондон, в Дартмут, к парусным мастерам, к поставщикам приборов, к специалистам по осястке — всех и не счесть, кто прямо или косвенно участвовал в подготовке моего плавания. Перечитывая теперь записи Морин, я вижу, какая нагрузка легла на ее плечи, сколь многим я ей обязан. В конце июня она взяла отпуск у себя на телефонной станции и вместе с Сэмэнтой отправилась к матери в Ньюкасл. Перед отъездом она записала:
- «Я с таким нетерпением ждала отпуска, но куда приятнее было бы, если бы мы с Чэем могли провести вместе несколько дней. Но просить его не стану: у него сейчас слишком много забот, чтобы думать еще и о жене, которая мечтает вспомнить медовый месяц. Надо будет составить список всех дел, которые я должна сделать, пока буду в Ньюкасле: подсчитать, сколько понадобится провианта, продумать, что где заказать, и так далее. Мне кажется, Чэй ждет не дожидается, когда мы уедем. У него столько деловых свиданий, а, когда мы дома, он старается больше побыть с нами и поневоле запускает какие-то важные дела».
- Теперь и впрямь было похоже на то, что «Бритиш стил» будет спущена на воду в августе, и в октябре я смогу двинуться в путь. Стальная корпорация решила, что пришло время официально объявить о проекте, и назначила на 16 июля пресс-конференцию в отеле «Савой» в Лондоне. Разумеется, я очень волновался, но мы устроили накануне репетицию, и в конечном счете все оказалось не так уж страшно, как я себе представлял. Председательствовал мистер Картрайт, и меня встретили тепло. Пришло множество журналистов, нам задали около полусотни вопросов, по большей части весьма толковых и конструктивных. Меня удивило, как хорошо многие журналисты разбираются в технических тонкостях. А каким облегчением было сознавать, что наконец-то мои планы преданы гласности, общественность знает, что я задумал, не нужно больше отмалчиваться и секретничать.
- Надо было решать вопрос о работе. До сих пор я честно выполнял свои обязанности торгового агента, но с каждым днем становилось все труднее совмещать службу и подготовку плавания. Моя служба мне нравилась, и в фирме ко мне хорошо относились, тем не менее у меня не оставалось другого выхода, кроме как уволиться, и я подал заявление об уходе с конца июля. Тем самым прибавилась еще одна забота, ведь я оставался без заработной платы, но что поделаешь?
- Морин использовала свой отпуск в Ньюкасле на то, чтобы составить списки продовольствия, которое понадобится мне в плавании. Часть мы получили в дар от владельцев фирм, часть надо было закупать самим. Наши средства были крайне ограничены, и Морин изо всех сил старалась следить за тем, чтобы они расходовались разумно. При этом она ухитрилась наряду с самым необходимым припасами и кое-какие лакомства. Поступающие с разных концов товары складывались в нашем гараже.
- Помимо службы и встреч с разными людьми, от которых я мог получить помощь или совет, я при каждом удобном случае выходил в море на чьей-нибудь яхте. Это был для меня и отдых, но главное — я тренировался физически и упражнялся в навигации. Ведь у меня не было

навыка работы с крупными яхтами, а тут я приобрел кое-какой опыт, и я искренне благодарен друзьям, которые брали меня с собой членом команды.

- Дневник Морин рассказывает об этой горячей поре:
- **«17 июля.** Рано утром Чэй отправился в Дартмут, где начинается следующий этап строительства. Обсуждал разные вопросы с инженерами верфи и Робертом Кларком. Домой вернулся поздно вечером.
- **18 июля.** Ходили с Сэмэнтон в зоопарк — у нее завтра день рождения. Устроили ей праздничное чаепитие. Вечером выяснили, какая еще одежда понадобится в плавании.
- **19 июля** (воскресенье). Сэмэнте три года. Отправились втроем в Саутгемптон, помогли Эрику Дауни отвести его 28-футовую яхту к новому причалу. У входа в Портсмутскую гавань сумели догнать 40-футовую яхту.
- **20 июля.** Оба трудились. Одна газета прислала репортера и фотографа взять интервью. Легли пораньше. Чэй нервничает, но спать стал лучше.
- **21 июля.** Разбираем карты, проверяем, какие еще листы понадобятся.
- **22 июля.** Чэй отправилась на остров Уайт. Хоть бы он поскорее разделался со своей фирмой, чтобы все силы посвятить подготовке. А то получается непосильная нагрузка — и для фирмы старайся, и налаживай встречи с людьми, которые могут так или иначе помочь с организацией плавания.
- **24 июля.** Утром Чэй отправился в Бирмингем. Домой вернулся поздно. Отправили заказы фирмам «Брук Бонд» и «Оксо».
- **25 июля.** Взяли себе выходной. Ходили купаться, завтракали в кафе. Зашли в магазин, Чэй примерял бушлат. Я купила кое-что себе и Сэмэнте, чтобы было в чем прийти на торжество спуска на воду. Заказала полиэтиленовые мешочки.
- **26 июля** (воскресенье). Утром ходили в церковь. Большую часть дня и весь вечер Чэй диктовал письма, я писала на машинке. Легли уже после двенадцати.
- **27 июля.** Расчистили гараж, чтобы было где складывать снаряжение.
- **28 июля.** У Чэя беседа с Дэвидом Расселлом. Вернулся очень поздно. Вечер использовала на разные дела, на которые все не хватало времени: испукалась, привела в порядок волосы, ногти — словом, занялась собой.
- **29 июля.** Чэй ночует на острове Уайт. Я отпечатала номера для карт. Расписала по дням все дела по яхте вплоть до старта. Хлопот еще предстоит немало, и лучше навести порядок в делах теперь, а то, как поступят банки, ни на что не будет времени, пока не кончу мазать их лаком».
- Слова Морин насчет лака нужно пояснить для тех, кому не доводилось снаряжать малые суда в дальнее плавание. Консервные банки снабжены бумажными наклейками, а у бумаги недолгий век в шкафах и ящиках, где влага собирается даже в том случае, если их не захлестывают волны. Иногда везти с собой банки с наклейками попросту опасно — отстанет бумага и получится сырое месиво, а оно может попасть в помпы и засорить их в критическую минуту. Вот почему все ярлыки приходится снимать, а банки покрывать лаком от ржавчины. Но без ярлыка неизвестно, что внутри банок, поэтому их надо метить, чтобы ты по значку мог определить, где фасоль, где малиновый конфитюр. Дело очень трудоемкое, и Морин отважно взяла его на себя.
- Вернемся к ее дневнику:
- **«7 августа.** Ходили купаться. Потом — деловые бумаги, писала на машинке, пальцы даже болят. Подготовила одежду для упаковки, составила списки. Заняла гостиную под одежду, постельное белье и прочее, чего нельзя держать в гараже. Правда, столовая пока еще свободна.
- **3 августа.** Ходили в кино, смотрели «1000 дней Энн». Чудесный фильм. Не один месяц уговаривала Чэя, и вот наконец вырвались.
- **4 августа.** Испытаны цистерны для пресной воды.
- **5 августа.** Чэй отправился в Дартмут проверить, как идет строительство.
- **6 августа.** Чэй в Дартмуте. Встречался с представителем фирмы «Маркони», обсуждал вопрос о размещении радиоустановки и другие дела.
- **7 августа.** Уволилась с работы. Пришло время все силы сосредоточить на подготовке плавания. Чэй вернулся из Дартмута поздно ночью».
- Читая теперь эту запись в дневнике Морин, я испытываю разные чувства. Прежде всего восхищаюсь ее преданностью, но, кроме того, спрашиваю себя, что она думала в глубине души. Ведь страшно подумать, каких жертв я требовал от нее. Конечно, она моя жена, но она и мать Сэмэнты. А какая мать не стремится к тому, чтобы у ребенка был дом и все необходимое? А что делал я для этого? Я занимался тем, к чему лежала моя душа, и Морин поддерживала меня, как могла. И это несмотря на то что, с ее точки зрения, она постепенно расставалась со всем тем, что в представлении женщины олицетворяет понятие о доме и достатке. Поразительное доверие.
- Еще записи из ее дневника:
- **«9 августа.** Разная переписка до поздней ночи.
- **11 августа.** Чэй начинает волноваться, что для испытаний останется мало времени.
- **12 августа.** Поехали в Лондон подобрать компас, обсуждали разные типы. Остановились на том, который нам посоветовал Роберт Кларк. Он такой большой и громоздкий на вид. Посидели вдвоем в кафе, тихо, спокойно. Домой поспели как раз вовремя, чтобы забрать Сэмэнту из детского сада.
- **13 августа.** Возили секстан в Саутгемптон на проверку.
- **14 августа.** Целый день писала под диктовку.
- **15 августа.** Участвовали в открытии праздника. Вернувшись, занялись письмами, а также списками необходимого снаряжения и запасных частей. Списки стали довольно объемистыми, и похоже теперь уже все-все предусмотрено.
- **16 августа.** Разные мелкие дела перед отъездом в Дартмут для участия в спуске на воду.
- **17 августа.** Выехали рано, в Дартмут прибыли в десять утра. Чэй поспешил к «Бритиш стил» и почти весь день провел на верфи. Я разобрала вещи, потом ездила с Сэ-мэнтон в Торки.
- **18 августа.** Весь день провела на яхте и помогала Чэю. Старалась не путаться под ногами, когда во мне не было надобности. Познакомилась со многими работниками верфи. Вернулась в отель встречать гостей, которые будут участвовать в спуске на воду завтра. В числе первых прибыли сэр Алек и леди Роуз».
- Спуск на воду состоялся утром 19 августа — за весь месяц только в этот день был необходимый уровень прилива. Час был ранний, не очень удобный для надлежащего банкета, но БСК проявила замечательную щедрость, и получилось два банкета: накануне — торжественный обед, а после спуска на воду — не менее торжественный завтрак с шампанским.
- Казалось бы, чем ближе заветный день, тем больше я должен воодушевляться, я же все сильнее беспокоился. Я предельно устал. Все ли будет в порядке?... Или внезапно, как говорится, у последнего барьера что-нибудь не заладится, будет новая задержка? За четыре дня до спуска на воду в моем дневнике появилась тревожная запись: «Морин уволилась с телефонной станции. Никаких заработков».
- Спуск на воду полностью вознаградила нас. Все было замечательно. Собралось около двухсот человек, ритуал крещения исполнила миссис Картрайт, супруга мистера У. Ф. Картрайта из БСК, в лице которого мы с самого начала обрели такого верного союзника. Когда она произнесла: «Нарекаю судно именем «Бритиш стил», яхта на миг словно замешкалась, прежде чем решила, что можно спокойно довериться родной стихии. А затем она двинулась на стапеле, заскользила и легко легла на воду.
- Великая минута... И до чего же хороша, до чего элегантна была яхта! Положение обязывало меня произнести речь, и Морин потом уверяла, что я хорошо выступил, хотя сам я почти ничего не помню. В памяти осталось только чувство великой благодарности, что все пока шло так благополучно.
- Но дел еще было страшно много: о том, чтобы сбавить темп подготовки, не могло быть и речи. Предстояло завершить оснастку и оборудование «Бритиш стил», испытать ее, разместить груз, подготовить все к выходу в море. Поток всяческой писанины не ослабевал. Я не знал ни минуты покоя, постоянно ездил в Дартмут, отправлялся в Лондон то за тем, то за другим, в Питерборо получал наставления от фирмы «Перкинс» по поводу установленного на «Бритиш стил» дизель-мотора (он нужен был, естественно, не для гребного винта, а для зарядки аккумуляторов и на случай аварийной ситуации). В середине сентября Роберт Кларк, Фил Уолфинден, Фрэнк Элин и Бил Коттелл помогли мне перевести «Бритиш стил» из Дартмута в Саутгемптон, чтобы там закончить оборудование. Сразу стало полечче: отпала

необходимость ездить в Дартмут всякий раз, когда нужно было сделать что-нибудь на яхте. Полегче, да ненамного. Казалось, дел становится все больше, а времени на то, чтобы справиться с ними, все меньше. И ведь надо было продолжать тренировки, продолжать морскую практику, используя каждую возможность походить на чьей-нибудь яхте членом команды.

- Но и это было еще не все. Обсудив вопрос со всех сторон, мы с Морин решили продать наш дом. На время моего плавания Морин собиралась поехать вместе с Сэ-мэнтон к своей матери в Ньюкасл. А после плавания... До тех пор было так далеко, что мысль о продаже дома казалась вполне оправданной. Тем более что мы нуждались в деньгах.
- Слово дневнику Морин:
- «20 августа. Чэй отправился к Невиллю Буду, чтобы освежить в памяти кое-какие вопросы навигации. Письма, перепечатка бумаг на машинке. Легла поздно, очень устала.
- 21 августа. Чэй поехал в Шербур, чтобы помочь Фрэнку Элину привести оттуда «Голубой кристалл». Начала мазать банки лаком — ужасная работа. 22 августа. Весь дом пропах лаком. Чэй вернулся из Шербура около полуночи. Решил поработать ночью, ответить на скопившиеся письма. До чего же удобная штука диктофон. Чэй наговаривает свои ответы, а я в свободное время переписываю их на машинке.
- 23 августа. Чэй и Фрэнк уехали в Питерборо. Весь день лакирую.
- 25 августа. Намазала лаком последние банки от фирмы «Фрэй Бентос». Чэй большую часть дня занимался писаниной, запасными частями и прочими делами.
- 26 августа. Чэй в Лондоне.
- 27 августа. Чэй поехал в Портисхед, в Сомерсетшире, чтобы переговорить на радиостанции с операторами. Оттуда — в Дартмут.
- 28 августа. Чэй весь день провел в Дартмуте, вернулся поздно вечером. Начала упаковывать одежду и постельное белье.
- 29 августа. Купались, целый день прошел под знаком отдыха. Хорошо бы весь этот уикэнд посвятить Сэмэнте. Может быть, до самого возвращения Чэя нам не удастся больше отдохнуть всем вместе.
- 30 августа. Рано утром отправились на пикник. Восхитительный день.
- 1 сентября. Без конца поступает провиант и разное снаряжение. Начала готовить «праздничные свертки».
- 4 сентября. Чэй позвонил и сказал, что завтра вернется из Дартмута, проведет уикэнд с нами. Просил встретить его в Солсбери. Голос не очень радостный.
- 5 сентября. Мы с Сэмэнтой доехали до Солсбери, забрали там Чэя, потом вместе завтракали. Чэй не в духе. Сплошные нелады. На яхте еще куча работы.
- 6 сентября. Наверстывала накопившуюся за неделю писанину. У меня страшно устали глаза, я вся разбитая. Представляю себе, каково Чэю мотаться в Дартмут и из Дартмута, как у него душа болит за яхту.
- 7 сентября. Чэй отправился в Дартмут, изнурительная поездка, почти шесть часов поездом.
- 8 сентября. Мазала банки лаком, готовила провиант.
- 9 сентября. Уложила для Чэя разные нитки, иголки, ножницы, булавки и прочие хозяйственные предметы. Почистила кое-какой заржавевший инструмент.
- 10 сентября. Чистила газовую плиту и керосиновую лампу. Долгая и грязная работа.
- 12 сентября. Прибавить бы к суткам еще двенадцать часов! Весь день запечатывала пакеты, мазала лаком банки, писала на машинке.
- 13 сентября. Искупала Сэмэнту. Отдыхала, работая в саду.
- 14 сентября. До того устала, что не могу спать. Все пропахло лаком. Чэй, Роберт Кларк, Фил, Фрэнк и Билл Коттелл надеются сегодня выйти на «Бритиш стил» в Саутгемптон.
- 15 сентября. Вся компания прибыла.
- 16 сентября. Протерла и разобрала зубо-врачебный инструментарий для проверки дантистом. Купила Чэю подарки на рождество и день рождения. Нужно еще достать открытки. Яхта чересчур тяжела для причала Фрэнка.
- 17 сентября. Чэй поехал в Лондон, он здорово устал, лицо совсем бледное. Фил и Крис Уоддингтон перевели «Бритиш стил» к причалу фирмы, занимающейся интерьером.
- 18 сентября. Весь день провела на яхте. Приходили фотографы. Забрала в Королевском Южном яхт-клубе поступивший от фирмы «Хейнц» провиант. Терри Бонд помог отвезти его домой.
- 19 сентября. Возилась с банками, покрывала их лаком.
- 20 сентября. Весь день мазала банки лаком. Вечером съездила за Чэем.
- 21 сентября. Чэй работает на яхте. Дом объявлен к продаже. Закончены составление и проверка всех списков.
- 22 сентября. Официально оформлена продажа дома. Чэй работает на яхте. Атмосфера дома напряженная. Сэмэнта держится молодцом.
- 23 сентября. Руки болят от работы с кистью. Прделана огромная работа. Насколько все труднее в этот раз — Чэй не может мне помогать, он слишком занят с яхтой. Я до того измотана, что мне надо месяц отсыпаться.
- 24 сентября. «Бритиш стил» отвели в Каус для оснащения и прочих дел. Чэй страшно вспыльчивый. Мы совсем запускаем Сэмэнту.
- 25 сентября. Ездил в Саутгемптон, получила недостающие карты, забрала секстан из проверки.
- 26 сентября. Какой чудесный день рождения! Чэй катал нас на яхте. И почему я так люблю дни рождения, рождество и прочие праздники? Во второй половине дня мы с Сэмэнтой ходили в кино.
- 27 сентября. Весь день писала на машинке. Кончила мазать лаком банки от фирмы «Хейнц».
- 28 сентября. Покрывает лаком все банки с пепси-колой. Господи, до чего я измучена!
- 30 сентября. Сэр Алек и Фред Картрайт вышли на яхте вместе с Чэем. Собралась куча фотографов и репортеров. Поразительно, как много значат для газетчиков известное имя и лицо. Сэр Алек подарил Чэю сплетенного из каната льва и снабдил множеством добрых советов.
- 1 октября. Внутренние помещения «Бритиш стил» выглядят красиво. Полки, шкафы и все такое прочее. В 17.30 выступление по телевидению. Привезла Чэю костюм, и он переоделся в помещении фирмы.
- 2 октября. Большую часть дня печатала на машинке.
- 3 октября. Мы с Сэмэнтой плавали на «Бритиш стил». До чего же чудесная яхта! Идет под парусами как мечта — не удивительно, что Чэй доволен. Набросала эскиз внутренних помещений, чтобы продумать, чтобы разместить банки и ящики.
- 4 октября. Все снаряжение и припасы готовы для погрузки, а впрочем, разве все предусмотреть? Сколько ни готовься, непременно в последнюю минуту начнется организованный сумбур. Продолжают присылать провиант, мажу лаком банки по мере поступления.
- 5 октября. Покупала продукты, истратила не один фунт.
- 6 октября. Запечатывала сахар в полиэтиленовых мешочках.
- 7 октября. Чэй ушел рано, телевидение Саутгемптона и Йоркшира снимает сюжет. В два часа вся компания вместе с Чэем явилась для съемок к нам домой. Снимали до вечера все подряд, включая приготовление обеда и самый обед. Тяжелый день — как ни стараешься вести себя естественно, все равно получается страшная фальшь.
- 8 октября. Яхта поднята на эллинг (чтобы покрыть необрастающей краской и для прочих работ). Заказала недостающие продукты фирме «Кеш энд Керри».
- 9 октября. Чэй отвез на яхту кучу снаряжения. Терри Бонд повез на своей машине почти столько же и прихватил меня.
- 10 октября. Первая партия яиц получена и обработана особым составом для консервации.
- 11 октября. Большую часть дня провела на яхте. Извлеченная из воды, «Бритиш стил» кажется огромной. Яхта красивая и выглядит очень прочной. Погрузили книги и навигационные пособия.

- 12 октября. Получена и обработана вторая партия яиц. Отвезли на яхту три машины провианта.
- 13 октября. Весь день на яхте, помогала с погрузкой. Дико устала.
- 14 октября. Обработана и упакована третья партия яиц (тридцать дюжин). Энн Ингрэм отвезла партию груза для «Бритиш стил». Мало-помалу дом пустеет.
- 15 октября. «Бритиш стил» снова на воде. Организованный сумбур, торопимся закончить погрузку. Фрэнк Элин трудится без отдыха.
- 16 октября. Чэй получает в подарок бинокль. Даже не верится, что почти все погружено и еще остается место для самого Чэя! Определена девиация компаса с учетом всего железа на яхте. Окончательная подгонка снастей. Обед в Королевском Южном яхт-клубе. Приятный вечер, даже не ожидала, что смогу так отключиться.
- 17 октября. В четыре часа — ритуал освящения яхты. Чэй страшно нервничает, его невозможно оторвать от «Бритиш стил». Он не умеет отключаться, трудится даже ночью. Пожалуй, мы с ним оба рады, что наступает день отплытия. Мы не выдержали бы еще несколько дней такого напряжения, гонки и тяжелого труда, как в последние недели. Через двое суток, выйдя из зоны оживленных морских путей, Чэй сможет немножко расслабиться».
- Через несколько часов после того как Морин написала эти слова в своем дневнике, я уже выходил из Солента; начался первый этап моего плавания. Это было в воскресенье, 18 октября 1970 года. Вместе с Морин и ближайшими друзьями я ступил на борт «Бритиш стил», пришвартованной к пристани Королевского Южного яхт-клуба на реке Хэмбл. Запустив мотор, мы пошли вниз по реке до линии старта на рейде Саутгемптона. Здесь я простился с Морин и друзьями, они перешли на «Голубой кристалл». Впервые оставшись один, я ждал стартового выстрела; сигнал должен был подать коммодор А. Р. Лайтфут из Южного яхт-клуба. И вот над водой раскатился звук выстрела — я пошел.
- Люди спрашивают вас, что вы чувствуете, когда обрезаны последние нити, связывающие вас с домом и семьей, и вы оказываетесь наедине с собой — по меньшей мере на девять - десять месяцев, может быть, на год с лишним, а может быть, и навсегда. Отвечаю откровенно: ничего. В эту минуту вы, как мне кажется, просто не способны что-либо чувствовать. Конечно, в душе благодарность, ведь сбилось на деле то, о чем вы мечтали, к чему стремились, ради чего трудились. Но в то же время вам кажется, что все это не взаправду, что вы продолжаете мечтать. Да и когда тут разобраться в своих ощущениях, даже если бы это в принципе было возможно, — у вас слишком много дел. Вы окружены целой армией мелких суденышек с репортерами, телевизионщиками, просто болельщиками — все время надо быть начеку, чтобы не столкнуться с кем-нибудь. Люди в таких случаях проявляют подчас известную бесцеремонность. Проводить в путь мореплавателя-одиночку — прекрасная мысль, а репортеры к тому же выполняют свою работу. Но у одиночки позади недели, месяцы напряженнейшего труда, на его плечах — груз тревог и забот, и в довершение ко всему напирать на него со всех сторон просто нечестно. Сразу же после старта я попал в скопление лодок, а какой-то катер врезался в «Бритиш стил», и в надводной части корпуса, на великолепной чистой глади, появилась уродливая вмятина. Я рассвирепел от такого безобразия. И подумал: «Ну вот, еще работа, как будто у меня и без того дел не хватает. При первой возможности надо пройтись краской, не то начнет ржаветь». И еще я подумал: «Слава богу, что яхта стальная. Будь корпус из дерева или стекловолокна, от этого удара мне пришлось бы не сладко».
- Только потом, когда выдалось время поразмыслить, я полностью осознал, какую гору понадобилось своротить, чтобы могло состояться это плавание. Еще в январе «Бритиш стил» не существовала даже на бумаге. За каких-нибудь девять месяцев с небольшим яхту спроектировали, построили и снарядили для самого трудного дальнего плавания, какое когда-либо совершалось парусными яхтами. Конечно, бывало, что я из-за какой-нибудь мелочи падал духом и злился на строителей, но, честное слово, они славно потрудились. Закладка кили в апреле — спуск на воду в середине августа. Думаю, это рекорд для британского судостроения, если говорить о яхтах такого размера, как «Бритиш стил».
- Читаю дневник Морин — ив горле ком. Кажусь себе жутким эгоистом, да так оно и было. Но с той минуты, как идея о плавании овладела мной, я не мог не быть эгоистом. Вернее, мне пришлось отбросить все мысли о себе и о Морин, чтобы всецело сосредоточиться на труднейшей задаче: добиться постройки яхты и подготовить плавание. Я не давал себе спуска. Подверг ли я Морин такому же испытанию? Сознательно — нет, в этом не было надобности. Она до того преданный человек, мы с ней так едины в наших устремлениях, что она сама не щадила себя. Без нее у меня ничего не вышло бы. Теперь мне сдается, что я был прискорбно близок к тому, чтобы злоупотребить ее преданностью. И если она выстояла, не сдалась, то это ее заслуга, не моя. Она удивительный, замечательный человек. Я могу лишь благодарить небо за то, что оно послало мне ее.
- **Глава 3 Но сначала—мыс Горн**
- Весь первый вечер ветер был встречным, и я вынужден был непрестанно лавировать. Я стартовал, основательно измотанный, и, когда начало темнеть, чувствовал себя скорее механической куклой, чем человеком. Машинально выполнял все положенные действия, неотступно думая о предстоящем пути. Если справлюсь — что ж, будет что вспоминать потом. Немногим представляется возможность совершить нечто такое, чего никто прежде не совершал. Даже наш с Риджуем переход на веслах через Атлантику не был первой ласточкой, ведь еще в 1897 году два рыбака из Нью-Джерси пересекли Атлантический океан на гребной лодке. А вот начатое мной плавание — первое в своем роде. Еще никто не пытался обойти вокруг света без заходов по выбранному мной маршруту. Я не просто шел с востока на запад — намеренно выбрав путь, так сказать, навстречу вращению Земли, я решил вести «Бритиш стил» против преобладающих ветров в самых пустынных водах земного шара. А ладно, чего там загадывать! Сейчас не до того, чтобы предаваться размышлениям о том, что еще только предстоит. Когда идешь в Ла-Манше, лучше не отвлекаться. И, прогоняя сон, я связался по радиотелефону с Фрэнком Элином.
- Первая ночь прошла кое-как, а второй день в море — 19 октября — подарил мне более благоприятный ветер. Вместо того чтобы лавировать на север и на юг, как мне пришлось делать всю ночь напролет, я теперь мог идти на запад, к устью Ла-Манша. Я выбрал время, чтобы составить перечень первых неисправностей:
 - 1. Лопнул шплинт в автоматическом рулевом устройстве.
 - 2. Выскочили два трисельных ползуна.
 - 3. Обломилась крепительная скоба переносного насоса.
 - 4. Вышел из строя лаг (удар о бревно).
 - 5. Не работает один выключатель.
 - 6. Оборвались два ракса.
 - 7. Разболталась скоба грота.
- «И это всего за 48 часов», — сердито записал я в журнале. Мысли все еще были настроены на береговой лад, я не втянулся в неизбежный на всяком малом судне процесс бесконечного ремонта и латания. Нервы по-прежнему были на взводе, но я все больше проникался доверием к «Бритиш стил». Есть особенно не хотелось, а готовить и подавать, да в этом пока и не было необходимости, ведь у меня было вареное мясо и хлеб в старательно приготовленных Морин пайках «на первые дни».
- На вторую ночь я связался по радиотелефону с Морин. Слов нет, радиотелефон — благо для мореплавателя-одиночки; когда плавание затягивается, каждый разговор с родными на берегу превращается в подлинный праздник. Но первый разговор с Морин только разбередил мне душу. Я страшно волновался и переживал за нее. Ведь что получалось: мне — всё, я увлеченно занимался разработкой своего плана, потом проводил в жизнь мечту о великом приключении. А на долю Морин пришлось месяцы напряженнейшего труда, после чего — пустота. Сиди дома и разбирай все, что было наворочено за несколько месяцев подготовки, а впереди — почти годичная разлука. Мне безумно хотелось обнять Морин и объяснить ей, как сильно я в ней нуждаюсь.
- Лучшее лекарство от такого рода переживаний — работа. Я подготовил новый комплект карт, на путь от Ла-Манша до экватора, затем приступил к генеральной уборке, чтобы на яхте стало поуютнее. На третий день решил сварить овсянку. Само по себе занятие стряпней пошло мне на пользу, но результатом похвастаться не могу — каша получилась отвратительная. Главным событием дня было сообщение радио Портисхед, что со мной хочет говорить министр коммуникаций. Решив, что мне предстоит беседа лично с мистером Чэтуэем, я почтительно надел по этому случаю чистую рубашку. На самом деле меня вызывал не сам министр, а один из работников министерства; речь шла о том, в какие часы радио Фолклендских островов будет выходить на связь со мной. Такая тема не заслуживала чистой рубашки, и я надел опять старую.
- Выписка из моего журнала за 21 октября, четвертый день плавания:
- «Сейчас впервые за день выдался случай отдохнуть и поразмыслить, и мои мысли сразу обращаются к Морин и Сэмвнте. Сэмэнта начнет допытываться у мамочки, где я. Не завидую Морин: Сэмэнта умеет быть настойчивой. Последние несколько дней я ее почти не видел. Обидно, такой интересный год ее жизни выпадет из моего поля зрения».

- Однако долго предаваться чувствительным размышлениям я не мог, потому что в этот самый день случилось происшествие, воспринятое мной как серьезнейшее несчастье. Я сломал стаксель-гик, длинный металлический шест, которым выносят шкотовый угол переднего паруса, чтобы лучше использовать попутный ветер. Тяжелый случай; ведь теперь я не мог заставить эти паруса работать на полную мощность, а это означало потерю в скорости при попутном ветре. И нельзя сказать, чтобы поломка была для меня полной неожиданностью: и Чарли Брукер, и Девид Дайер с самого начала советовали мне укрепить гики муфтами.
- Я отнюдь не был уверен, что справлюсь с ремонтом, к тому же обстановка не позволяла приступить к делу сразу: дул довольно сильный ветер, и возиться с длинным шестом было неудобно и рискованно. Без стаксель-гика «Бритиш стил» развивала около шести узлов, пришлось пока этим довольствоваться.
- Я все еще неважно чувствовал себя и никак не мог прийти в норму. Наверно, одной из причин были нерегулярные трапезы. Давний опыт говорил мне, что надо есть вовремя, но душа совсем не лежала к стряпне, и я обходился припасами из дому. Потом решил все-таки сделать над собой усилие и на шестой день приготовил первое рагу с пряностями. И до чего же острое оно получилось, боже мой! Я чуть не сжег себе весь рот, однако поел с удовольствием. Да и погода выдалась нудная; сплошная облачность никак не позволяла взять высоту солнца и проверить свои координаты. Может быть, рагу помогло, не знаю, но, вскоре после того как я с ним управился, солнце выглянуло. Я измерил его высоту и получил координаты: 43° 42' с. ш., 13° 30' з. д. У меня было подозрение, что я слегка отклонился от желаемого курса на северо-запад, и теперь это подозрение подтвердилось. Но меня это не очень озаботило, ведь могло быть куда хуже. Заодно я просушил одежду. Постепенно моей душой начал овладевать глубокий покой, который дарует человеку море, и я даже вспомнил какую-то молитву.
- 24 октября завершилась первая неделя плавания. Прошла первоначальная нервозность, мало-помалу я приходил в норму. Как всегда, работа помогала. Я произвел основательную уборку, и теперь кают-компания не только блистала чистотой, но даже приняла более уют-ный вид благодаря прикрепленным над штурманским столом фотографиям Морин и Сэмэнты.
- Сделал первую попытку поджарить картошку, два часа провозился, но она никак не хотела становиться румяной. Когда же решил все-таки съесть ее, то чуть зубы не обломал. И подумал, насколько лучше — и быстрее! — справилась бы с этой задачей Морин.
- Первое рандеву было назначено у Мадейры. Я думал подойти туда через четыре-пять дней и вполне уложился бы в четыре, но дурацкая ошибка при обработке астрономических наблюдений стоила мне почти целого дня. Я как раз занимался расчетами, когда меня вызвал по радио Фрэнк Элин. И так как он вместе с Энтони Томасом из Йоркширского телевидения должен был встретить меня у Мадейры, мне нужно было передать ему свои координаты. Разговаривая с Фрэнком, я продолжал вычислять и напутал с разностью между обсервованной и счислимой высотами. В итоге я не только сообщил Фрэнку неверные координаты, но изменил свой курс так, что очутился довольно далеко к западу от Мадейры, прежде чем обнаружил ошибку. Пришлось утешаться известной поговоркой: «Бывает и хуже». После чего я искупался, побрился, привел себя в порядок, и на душе стало легче.
- Рандеву было назначено, чтобы я мог передать письма и отснятую для телевидения пленку. Поскольку я вышел в одиночное безостановочное плавание, мне не полагалось никуда заходить, будь то для ремонта, для пополнения припасов или еще для какой-нибудь надобности. Однако правила позволяли мне получать письма или передавать на встречные суда почту и пленку, только бы никто другой не ступал на борт «Бритиш стил». Телевидение снабдило меня подробными письменными инструкциями, как обращаться с кино съемочной и звукозаписывающей аппаратурой, и я много времени потратил, стараясь получше заснять себя за работой на яхте. Словом, первому рандеву предшествовала немалая работа.
- 27 октября запомнилось мне обилием неприятностей. День начался двумя вареными яйцами, а кончился — кончился полным изнеможением. Я еще не смог отремонтировать сломанный стаксель-гик, и остался только один исправный, а это означало, что я должен был переносить его с правого борта на левый и обратно всякий раз, когда хотел лечь на новый галс с вынесенным парусом. В этот день мне понадобилось перенести стаксель-гик на левый борт. Я приступил в 10.00 и управился только к 11.45. Фал без конца запутывался. Три раза я его выбирал, и
- каждый раз приходилось снова отдавать, чтобы распутать. Потом мне понадобилось убрать грот, поскольку я шел под передними парусами. Но грот не желал идти вниз. Я пробовал и так и этак, наконец полез на мачту и на полпути увидел, в чем неисправность. Спустился за инструментом и снова влез на мачту, больше часа проболтался на ней — удовольствие ниже среднего. Скоба грота, как выяснилось, согнулась так сильно, что ее надо было менять, но я не мог сразу к этому приступить, потому что, поднимаясь на мачту, растянул мышцу, надо было передохнуть. Много ли минут надо, чтобы прочесть об этом, а мой рейды на мачту и возня с такелажем заняли целый день. Ремонт был закончен только к 22.15.
- Следующий день прошел намного лучше. Веточка белого вереска, подаренная моей сестрой Джен, все еще держалась, благотворно действуя на мое настроение. (Я подвесил ее над штурманским столом, с ней и развернутая карта выглядела как-то веселее.) В этот день я решил, что не вредно прочесть молитву перед едой. Право, у нас есть все причины быть благодарными за то, что мы не знаем голода.
- Рандеву состоялось 29 октября. Слово журналу:
- «Радостный ; день — печальный день! Встретился с Фрэнком и Энтони у самой Мадейры в 9.15. Вообще-то могли бы встретиться раньше, но в условленном месте было много рыболовных лодок, и в темноте мы не рассмотрели друг друга. До чего здорово было снова увидеться! Мы разговаривали около часа, они сидели в яlike, спущенном на воду с яхты, на которой вышли. Глупо, что я не мог принять их у себя на борту, но таков уж порядок.
- Обменялись письмами для Морин и от Морин. Я передал отснятые пленки и заполненные страницы судового журнала.
- Простившись с друзьями, я взял курс на юго-запад. Настроение было подавленное. Читая письма Морин, я еще сильнее ощутил нашу общность. Нам посчастливилось, у нас одни убеждения. Помню, был случай в 1964 году, когда я в Бахрейне зашел в церковь, зная, что сегодня и Морин пойдет в церковь.
- Урвал несколько часов для сна — я здорово устал, не столько от физической нагрузки, сколько от переживаний».
- Вместе с письмами Морин прислала записанные на пленку голоса, свой и Сэмэнты. У меня был магнитофон, я с наслаждением слушал эту запись и всем сердцем пожелал обeim счастья.
- Первую неделю ноября держалась в основном хорошая погода, и все шло довольно гладко. Я находился в широтах, которые зимой привлекают любителей морских круизов, и, хотя одиночное плавание вряд ли назовешь круизом, приятная погода и впрямь напоминала об отпускной поре. По этому поводу я постановил ежедневно устраивать себе «Час услады» — другими словами, час, когда я буду отдыхать и заниматься только приятными делами. Первый «Час услады» был отмечен первой с начала плавания стопочкой виски. Только одной стопочкой, в море я вообще стараюсь избегать алкоголя. Потом с удовольствием почитал «Дитя пятницы» Жоржетты Хейер.
- Моей главной задачей было как-то отремонтировать сломанный стаксель-гик. Я уже рассказал о поломке по радио Филу Уолфиндену, и он в ответ сообщил мне технические рекомендации фирмы-изготовителя. Выполнить эти рекомендации в хорошо оборудованной мастерской на суше ничего не стоило бы; совсем другое дело возиться в одиночку с двадцатипятифутовым шестом на палубе малого судна в море, но я сделал все что мог. Пришлось укоротить гик почти на три фута. Конечно, это отразилось на работе с парусами, но лучше укороченный гик, чем совсем никакого! Тем более что тут, как назло, и второй стаксель-гик сломался. Это случилось рано утром, когда я крепко спал. «Бритиш стил» плавно шла с легким ветром, но, видно, налетел внезапный шквалик, потому что меня разбудил страшный грохот. Я выскочил на палубу — ну, конечно, стаксель-гик полетел...
- Как ни хороша была погода, ход яхты нельзя было назвать хорошим (отчасти из-за этих злополучных стаксель-гиков). Журнал повествует о моей досаде и хандре:
- «2 ноября. Штилевая погода, ветер 1 балл. Ох и нудный выдался денек, я только и был занят тем, что выжимал ход из яхты. Ветер то чуть дышит, то совсем стихает. Для меня хуже нет, когда жарит солнце и паруса без толку болтаются туда-сюда. Так далеко не уйдешь. Раньше середины января до мыса Горн не доберусь — неприятная перспектива; ну, да там будет видно. Дочитал «Хозяина инструменталки» Невилла Шата. Странно, что не встречаются пароходы, ведь я иду недалеко от их обычного пути по дуге большого круга. Пока что только ночью видел пароходы. На обед — рагу с рисом. И стопочка виски («Час услады»).
- 3 ноября. Легкие норд-остовые ветры, 1—2 балла. Самый тяжелый день с начала плавания, я совсем пал духом. В чем дело? Скорее всего виновата штилевая погода — тихие ветры не по мне. Попробовал отремонтировать второй гик — ничего не вышло, нет подходящего материала. Исправил носовой люк: он закрывался, но не запирался. Наладил кое-что в камбузе. Потом занялся транзистором, что-то мой «Зенит» плохо принимал. Просто я не разобрался как следует в инструкции. Стоило подключить наружную антенну — совсем другое дело! Уверен, что все будет хорошо. Несколько раз включал магнитофон, но, как только чуть отойду, уже ничего не слышно, надо напрягать слух. Подрегулировал автоматическое рулевое устройство.
- На следующий день — восемнадцатый день в море — ветер посвежел, и «Бритиш стил» развила 6 узлов. Я подстриг волосы, умылся, побрился, и настроение сразу поднялось. На обед приготовил овощное рагу, и все было бы прекрасно, не одолей меня вдруг тревога: что, если я заболел? Такие мысли свойственны всякому мореплавателю-одиночке, важно им не поддаваться. Но и чересчур храбриться не стоит,

ведь если и впрямь произойдет что-нибудь серьезное, ответственность перед семьей обязывает вас искать медицинской помощи. У меня заболело в правом боку. Что-то серьезное или пустяк? Целый день бок не давал мне покоя, как ни пытался я отвлечься лингафонным курсом французского языка, который захватил с собой.

- 5 ноября снова говорил с Морин через радио Портис-хед. Журнал дает предствление о моих чувствах и о некоторых проблемах, неизбежных в длительном одиночном плавании.
- «5 ноября. В 07.00 по Гринвичу связался с Портиске-дом, говорил с Брюсом Максвеллом (сотрудник газеты «Санди миррор») и с Филом Уолфинденом. Поделился подробностями истекшей недели. Потом разговоривал с Морин, слышал голос Сэмэнты. Великое дело услышать их и убедиться, что все в порядке. Морин говорит, чтобы я не беспокоился, но как я могу не беспокоиться! Другое дело, если бы она была обеспечена. Конечно, она найдет работу. Женщина послабее на ее месте не выдержала бы, в минуту отчаяния она моя опора, я черпаю силы у нее. Остается только молиться за них. Кажется, что они здесь, рядом, и на душе становится легче.
- Сегодня снял несколько кадров, но больше бездельничал. Стараясь заранее настроиться на то, что ждет меня внизу карты (у мыса Горн), и обдумываю новый план. Предполагалось, что я пройду восточнее острова Эстадос, теперь же я склоняюсь к тому, чтобы идти проливом Ле-Мера, который отделяет Эстадос от Огненной Земли. А в общем, когда придет время, тогда и буду решать.
- Хороший ходовой день, впервые со старта скорость достигала 10 узлов. Нашел на палубе летучую рыбу — мертвая, бедняжка.
- 20.30. Ну вот, опять стаксель-гик полетел. И не там, где я ремонтировал, — по сварочному шву. Чертова волянка! Начинаю теперь беспокоиться за мачту, моя вера в ее прочность улетучивается. Во всяком случае очевидно, что я должен избегать всякого риска, соблюдать осторожность, чтобы не сорвалась моя кругосветка. На финише кто-нибудь скажет: «Почему вы не жали на всю катушку?» И задам же я трепку этому ублюдку. По плану я должен идти и идти, стремясь делать в среднем 150 миль в день: это позволит уложиться меньше чем в 12 месяцев. А теперь со сломанными стаксель-гиками, когда не выдержала даже сварка, разве можно уложиться? Я злой, как черт».
- Полонка гиков была неприятна вдвойне; она отразилась на ходе и прямо, и косвенно. Во-первых, теперь при попутных ветрах я не мог развивать такую же скорость, как с исправными гиками. Во-вторых, отказ какой-то важной части рангоута или такелажа неизбежно заставлял меня опасаться за остальные. Правда, мачта оказалась достаточно прочной, и постепенно я перестал за нее бояться, но все-таки где-то в подсознании жила тревога, побуждая меня осторожничать, как ни хотелось нестись вперед на всех парусах. Я сумел снова отремонтировать гик, однако парус работал уже не так хорошо, как при полном гике. Оставалось только извлекать максимум из того, чем я располагал.
- А впереди была экваториальная штилевая полоса с ее переменными ветрами, штилями и дождевыми шквалами, расположенная между зонами северо-восточных и юго-восточных пассатов. В это время я находился примерно в одиннадцати градусах к северу от экватора и при удаче мог встретить юго-восточный пассат где-нибудь между 8° и 6° с. ш. Но мог и не встретить вплоть до 2° с. ш. Во времена парусного флота кораблям иногда удавалось проскочить штилевую полосу за сутки-другие, но бывало и так, что им не везло: они застревали в ней на несколько недель.
- Слово журналу:
- «9 ноября. Отличный ходовой день, скорость от 6 до 9 узлов. Ветер неустойчивый, был и шквал с дождем. Приближаюсь к штилевой полосе, но рассчитываю около 8° с. ш. поймать юго-восточные пассаты. Денек выдался на славу. Я кое-что постирал и навел чистоту в машинном отсеке; там накопилась копоть от зарядки аккумуляторов. Вторую программу Би-Би-Си больше не слышу. Но жаловаться грешно, вон как долго я ее ловил, и то неплохо. Теперь придется новости и сигнал точного времени слушать на волнах зарубежного вещания, пользуясь «Зенитом». Я вижу, этот приемник — настоящая находка. На исходе картошка. И я обнаружил 16 брикетиков испорченного сыра, пришлось выбросить. Ничего, продуктов хватает. Роскошный завтрак: две банки пива, сыр, крекеры, лук и чеснок. Но и помучился я после с животом!
- 10 ноября. Суточный переход — 160 миль. Не уверен, но кажется, я прошел штилевую полосу. А что за ночь выдалась — шквалы, дождь, молнии! Я глаз не сомкнул, зато надеюсь, что теперь эта морока позади. Если следующая ночь обойдется без шквалов, можно считать, что проскочил, хотя я достиг всего 9°25' с. ш.
- 03.00. Ну вот, я устал, но еще не проскочил экваториальную штилевую полосу: всю ночь сплошные шквалы. С ними натерпиться страшно, налетают почти без предупреждения, если не считать огромных черных туч и полыхания на горизонте. И на тебе — дождь, ветер, гроза — все вместе. Выбор невелик — либо убирать паруса, либо нестись фордевинд.
- Спас жизнь семнадцати летучим рыбам; одна мне даже в спину ткнулась с лёта.
- 11 ноября. Суточное плавание 180 миль. Шел бейдевинд с хорошей скоростью — 7—9 узлов. Только один раз шквал заставил меня убрать грот. Но эта ночь опять сулит шквалы, молнии так и сверкают. Дома и вообще на суше я спокойно отношусь к грозе, но в море жуть берет, когда все вокруг озаряет молния. Хоть богу молись.
- Не совсем уверен, но похоже, что я все-таки вошел в зону юго-восточных пассатов. Буду рад убраться подальше от этих шквалов. Один был особенно жуткий — черная-пречерная туча, и прямо по моему курсу. «Не смешно», — сказал я себе и изменил курс так, чтобы обойти шквал с подветренной стороны. Кто трус? Ну, хорошо, я трус.
- 12 ноября. Сегодня из-за облачности не смог взять высоту солнца. А хорошо бы точно определить свою позицию, потому что сила и направление ветра все время меняются. Настроение, не пойму отчего, отвратительное. Барометр падает. 13 ноября. 2°18' с. ш., 27°40' з. д. Меня все еще сносит к берегам Африки, но, судя по справочникам, дальше на юг ветер будет становиться все более восточным. Ночью опять налетели шквалы, и один из них был не иначе как сам Король Шквалов.
- Я лег, часика два поспал, но в три часа ночи проснулся. Вышел в кокпит — все небо заволочили черные тучи. Моя первая реакция — убрать часть парусов. В это время сила ветра была не более 5 баллов. Не успел я опомниться, — ба-бах! Ветер 40 узлов, дождь стеной. Пришлось здорово приналечь на румпель, чтобы вывернуть яхту на фордевинд. Затем я побегал вперед спускать грот. На полпути его заело, и «Бритиш стил» опять привелась к ветру. Бросив бешено хлопающий грот, я снова заставил яхту идти фордевинд, потом вернулся к гроту и наконец спустил его.
- Все это время меня по голому телу нещадно хлестал дождь и босые ноги скользили на палубе. Как только унялся шквал и сила ветра упала до 5 баллов, грот пошел вверх. Остаток ночи — умеренные шквалы, ветры силой до 7 баллов.
- Послушал программу для моряков торгового флота, в море я ее всегда слушаю. Хорошо ведется концерт по заявкам. Не мешало бы самому послать заявку, да только где тут почтовый ящик?
- Видел идущий на север пароход, вероятно из Южной Америки. Начал принимать витамины, сегодня — второй прием. На обед было рагу, чуть ли не седьмой раз подряд. Выбор у меня богатый, да выбирать неохота».
- 14 ноября, на двадцать восьмой день после старта, в 13.45 по Гринвичу я пересек экватор на 28°08' з. д. Затем повернул чуть к западу. Никакого торжества не устраивал, да и что тут отмечать: минуту назад ты был в северном полушарии, а теперь — в южном, только и всего. Вспомнилось, что прошлый раз я пересек экватор вместе с Морин на «Дитискусе» и грозился окунуть ее в море. Славный денек был, мы слегка кутнули. Теперь я с печалью думаю о том, что Морин нет рядом. До того затосковал по ней и Сэмэнте, что попробовал отвлечься работой. Смазал руль, разобрал кое-какие припасы. Решив, что на носу яхты слишком много груза, перенес кое-что на корму, и нос слегка поднялся. Перешел на новый комплект карт, от экватора до мыса Горн.
- На следующий день собрал свои навигационные пособия и еще раз прочел все, что относилось к прохождению
- мыса Горн. Оконечность Южной Америки изогнута на восток, и у юго-восточного побережья Огненной Земли лежит большой, около 60 миль в длину, остров. Он называется Статен, или Эстадос; мыс Горн находится от него милях в ста пятидесяти на юго-запад. Остров Эстадос отделен от Огненной Земли проливом Ле-Мера; ширина пролива примерно равна ширине Ла-Манша между Дувром и Кале, то есть около 20 миль. Тесновато в плохую погоду, зато, когда можно идти проливом, не надо огибать Эстадос. Выигрыш немалый: избавляешься от необходимости лавировать 60 миль, а то и больше, если с ветром не повезет. Итак, выбор ясен: либо короткий путь через пролив Ле-Мера, либо долгий вокруг Эстадоса. Однако дело в том, что плавание в проливе сопряжено с большими трудностями. При скорости течения в 5 узлов, если приложится ветер, складывается подчас весьма опасная обстановка. Справочник «Мировые океанские пути» сообщил мне, что даже крупные, хорошо оснащенные суда здесь подвергаются серьезному риску. И ведь еще надо отыскать пролив, ворота шириной в 20 миль — довольно мелкая мишень, когда пройдено вдаль от всех берегов около 7 тысяч миль.
- Разумеется, мне хотелось выиграть время, идя кратчайшим путем, поэтому я очень тщательно проштудировал данные. Все же окончательное решение — смогу ли я пройти проливом — можно было принять только на месте, посмотрев на погоду. Во всяком случае было очевидно, что при южном ветре пролив будет для меня недоступен.
- У меня было ощущение, что я, пожалуй, не совсем вежливо обошелся с экватором, не отметив его прохождение, и с опозданием на один день я все-таки устроил «экваториальный» обед. Меню: консервированная ветчина, салат и грибы плюс легкое вино. Вскоре после обеда меня навестила какая-то морская птица, но не чайка. У нее было серо-черное оперение, на лбу — белое пятно. Длина — около 14 дюймов,

рост — дюймов восемь. Перепончатые лапки, длинный изогнутый клюв. Она прыгнула ко мне в каюту, но, после того как гостя несколько раз напачкала, я выдворил ее на палубу. Сфотографировал, в отместку она попыталась укусить меня. Я предлагал ей летучую рыбу, галеты, воду — ноль внимания, видно, не проголодалась. Около двадцати шести часов она провела на борту, наконец, отдохнув как следует, взлетела и скрылась. Я провожал ее с грустью, надеясь, что она еще вернется. Чтобы как-то поднять настроение после разлуки, я решил послушать радио. И лучше бы не включал его, потому что в «последних известиях» мне сообщили:

- «1. Около тысячи человек погибло во время урагана в Пакистане.
- 2. Семьдесят пять человек погибло при аварии самолета в США.
- 3. Четырнадцать человек убито во Вьетнаме.
- 4. Церковь резко критикует Южную Африку.
- 5. Арабское освободительное движение выступило с предостережениями Израилю.
- 6. Израиль ответил арабам угрозами.»
- В журнале записано: «Когда меня спрашивают, часто ли я слушаю новости, отвечаю: «Нет, не очень...»»
- Я подошел довольно близко к берегам Бразилии, до Ресифи было всего около 70 миль, и начали появляться пароходы. Меня обрадовало, что я вошел в зону оживленного судоходства, так как это позволяло мне проверить правильность моей навигационной прокладки, но зато я должен был ночью глядеть в оба, вместо того чтобы спать. В светлое время суток, когда встречные суда могли видеть меня, риск столкновения был меньше, поэтому, пересекая морские трассы, я спал днем, а всю ночь нес вахту. По моим подсчетам, мне предстояло идти в этой зоне около 600 миль.
- Несколько заметок из журнала:
 - «19 ноября. Интересный день — видел пять пароходов, и все они прошли в каких-нибудь двух-трех милях. Удивляюсь, что ни один не подошел вплотную, просто из любопытства. А впрочем, они могли рассмотреть в бинокль все, что их интересовало. Довольно близко видел двух китов. Не успел как следует снять их: щелкнул уже тогда, когда они удалились. Я не сразу сообразил, что это такое, в первую минуту принял могучие всплески за буруны над отмелью. Лучше не подпускать их слишком близко.
 - Сегодня много думал о своей матери, о детстве. Мне очень повезло в жизни: счастливое детство, дружная семья, я отлично чувствовал себя в школе, потом девять лет служил в парашютном полку. Но больше всего повезло мне с женой — Морин, а затем и с дочкой — Сэмэнтон Фионой. Обидно было бы умереть теперь, но я думаю, что мне это не грозит, во всяком случае не в этом плавании. Чувствую, что благополучно возвращусь домой.
 - 20 ноября. Ночью меня навестили дельфины. Играли, носились взад-вперед перед носом яхты. Освещаю их фонариком — они здорово пугаются. Забавно смотреть, как они шарахаются прочь от луча, но каждый раз возвращаются, пока им не надоедает игра.
 - 21 ноября. За три дня набралось всего около восьми часов сна. Бодрствование дается нелегко, но, пока я в зоне оживленного мореходства, ночью спать нельзя, а днем тоже не очень-то поспишь — то управляешь рулем, то возишься с такелажем».
 - Ох, и намучился я из-за этих проклятых стаксель-гиков. На этом этапе преобладал северо-восточный ветер, а я направлялся на юго-запад, то есть мог идти фордевинд. Но при одном стаксель-гике — том, который удалось отремонтировать, — яхта на курсе фордевинд начала бы рыскать, поэтому я шел бакштаг. Это вынуждало меня лавировать по ветру, то и дело переноса стаксель-гик с борта на борт. К тому же при легком ветре постоянного внимания требовал румпель, потому что ветровое давление на флюгер автопилота было слишком слабым. Не подведи меня гики, паруса обеспечили бы мне курс фордевинд, а я часто шел бы со скоростью 8—9 узлов; теперь приходилось довольствоваться 6 узлами. Досадно, разумеется, но в целом, если не считать гиков, я не мог пожаловаться на «Бритиш стил». Яхта была великолепно сбалансирована, и я все больше привязывался к ней.
 - На смену несносным легким ветрам пришли серьезные неприятности. Я был застигнут врасплох: ведь по лощи здесь штормы очень редки, и тем не менее я угодил в шторм. Ветер начал свежеть с ночи, и к утру было 5 баллов. Я продолжал идти под гротом и стакселем, общая площадь парусности превышала 1000 квадратных футов. Положившись на данные о редких штормах, я ждал, что ветер скоро умерится, и даже не глядел на барометр (роковая ошибка). К 08.00 сила ветра достигла 7 баллов: стало очевидно, что надо убирать стаксель. Только я принялся за дело, как лопнул один из тросов автопилота. Словно его кто-то нарочно перерубил в самый неподходящий момент. Пришлось мне бегать взад-вперед, пытаюсь одновременно управлять яхтой и спускать парус. Счастье, что отлично сбалансированная «Бритиш стил» всячески старалась облегчить мне задачу.
 - Затем пришла очередь грота, а его как раз заело. Никак не идет вниз, полчаса бьюсь — застрял на полдороге и ни в какую. Я взмолился к небесам, чтобы придали мне сил одолеть это испытание. Наконец парус поддался. И я записал в журнале:
 - «После того что я пережил, пусть только мне не говорят, что на небесах никого нет. Всем маловерам мой со- нет: попробуйте-ка несколько недель поплавать в океане в одиночку».
 - Весь день ветер лютował, и с наступлением ночи меня окружил кромешный мрак. Внезапно небо озарила молния, за ней еще и еще... Иной раз они сверкали прямо надо мной. Гроза была такая свирепая, что мне даже стало страшно. Когда ты один в океане и польхают молнии, так и лезет в голову мысль, что, кроме яхты, им некуда бить.
 - Но шторм прошел, после чего ветер перебрал все румбы компаса. За сутки я двадцать один раз менял паруса, только грот спускал и поднимал четыре раза. Берег Южной Америки по-прежнему был недалеко, и на красплицу бизань-мачты села какая-то наземная птица. Она погостила на яхте с полчаса. Прилетели также бабочки. Среди них были настоящие великаны с красноватыми крыльями, достигающими в размахе около 4 дюймов, — чудовища какие-то. Бабочки поменьше отличались более пестрой и яркой расцветкой.
 - Двадцать четвертого ноября я шел против ветра, он дул как раз оттуда, куда я направлялся. В журнале записано:
 - «24 ноября. Ничего, все равно дойду рано или поздно. Ветер сейчас 5 баллов, лощия сообщает, что штормы здесь бывают, но редко! (Вечером.) Сила ветра уже 7 баллов, вот и верь после этого лощи.»
 - Мне упорно не везет с такелажем. Трисель соединяется скобой с ползуном, но стоило скобе дернуться, как ползун заело. Надо придумать другой способ. Полотна стакселя № 3 коротки, хорошо еще, что Бен не поспешил на запасные паруса. Забрался по мачте до красплиц, чтобы проверить, где же заедает ползуны. Ничего не увидел, но снизу похоже, что рельс слегка выгнулся в месте соединения грот-мачты с красплицами.
 - Может показаться, что я ною, но это не так. Была бы возможность месяц испытать яхту при суровой погоде, мы все это заранее выявили бы. Ничего, исправлю. Решаю проблемы по мере их возникновения.
 - Ночью врезался во что-то, какой-то большой предмет, судя по звуку, это была пятидесятигаллонная бочка, а впрочем, могла быть и пятигаллонная. Так или иначе, грохот был жуткий. Повреждений не видно. Дождусь штиля, тогда проверю борт.
 - 25 ноября. Координаты 20° 55' ю. ш., 39° 17' з. д. Я думал, что нахожусь южнее, но при слабых ветрах, да когда без конца лавируешь, не мудрено за три дня (после того как была сделана последняя обсервация) потерять 30 миль. Это всего 10 миль в день — совсем не страшно, если вспомнить, как я вялял.
 - Умылся, побрился. С полчаса изучал собственную физиономию. Пришел к выводу, что постарел, заметно постарел.
 - Побывала на борту одна гостя — крупная чайка, с альбатросом не сравнишь, конечно, но все же большая. И заносчивая: я предложил ей кусочки галеты, так даже и не поглядела.
 - Сейчас иду курсов: на юго-восток. Не туда мне надо, зато как следует попрактикуюсь!
 - 26 ноября. Радио Буэнос-Айреса пыталось установить связь со мной, но не слышало меня. Потом вызывали радио Портисхед — слышимость великолепная, а мой ответ не проходит.
 - Снова штиль. Ползу на юг со скоростью около 3 узлов. Это после восьми-то! Все мои расчеты летят кувырком, а ветер — в лоб.
 - Видел пароход, он стоял на месте. Я шел западным галсом, чуть не прямо на него. Из трубы то и дело вырывались клубы дыма, и пароход немного продвигался вперед. Мы разошлись всего в двух милях. Если бы я подошел вплотную, предложил бы капитану буксир. Представляю себе его реакцию!
 - Флюгер и чашки анемометра укреплены на топе мачты. Крепление ослабло, и я полез наверх. Хотите верьте, хотите нет — у меня не нашлось подходящего винта! Сотни гаек в запасе, и ни одна не подходит. Придется лезть снова и прикручивать прибор проволокой, что ли. Только бы он до тех пор совсем не оторвался.
 - Завтрак — грушевый компот и сливки. Я почти весь день находился у румпеля, стараясь получше использовать слабые ветры.

- **27 ноября.** Я взбодуражен, словно мальчишка! Во-первых, установил связь с радио Портисхед на частоте 12 мегациклов. Работал около часа. Эти ребята умеют вкалывать, тут тебе не просто сидеть и слушать радио. Я за один час весь вымотался, а каково целый день дежурить? Без конца подстраивайся, читай по слогам, чуть не каждое слово повторяй. Они чудеса творят: на таком расстоянии принимают меня. А я даже Буэнос-Айреса не слышу.
- Во-вторых, появился ветер. Не ахти какой, но все же, и дует он с *юга-востока*. Иду остороженько: не дай бог спугнуть его. Всего-то 2 балла, но это лучше, чем 3 балла не в ту сторону. Большую часть прошлой ночи нес вахту на руле. Теперь надо поспать два-три часика».
- Если считать по дуге большого круга, то теперь меня от мыса Горн отделяло 2 тысячи миль. Но чтобы следовать этим кратчайшим курсом, надо было идти довольно близко от побережья Южной Америки. Навигационные же пособия рекомендовали держаться в 100 милях от берега. Такой путь был на 400 миль длиннее, чем по дуге большого круга, но я решил все-таки следовать рекомендованным курсом и не приближаться к берегу. Это позволит мне нести больше парусов, а повезет, так и с ветрами будет получше.
- Все свободное время я изучал лоции и делал расчеты. Пока что все шло неплохо, но я понимал, что подлинные испытания ждут меня, когда я, что называется, «поверну за угол». Барометр падал, и было похоже, что скоро подует сильный ветер, притом надолго. Я радовался, что пока иду с попутными ветрами: еще успею намаяться, ломаясь против ветра.
- И вот подул, порывы ветра достигали 7 баллов, дождь лил как из ведра. Я набрал около 10 галлонов дождевой воды для умывания — приятно умываться пресной водой. О питьевой я не беспокоился, у меня еще было в запасе больше 100 галлонов. Ливни резко ухудшали видимость, порой она составляла лишь немногим больше 100 футов. Два или три часа я стоял, прислонясь к мачте возле кокпита просто так, смотря по сторонам. При такой видимости много не увидишь, но вечно меняющийся лик океана пленял меня. Я пел во всю глотку «Дорога и мили до Данди», пользуясь тем, что меня никто не слышит; при таком дожде и ветре поблизости не было даже морских птиц.
- Впереди простиралась зона, достаточно трудная для мореплавателя. Чтобы достичь мыса Горн, надо было идти на юг и запад, но мне мешало течение, которое норовило отнести яхту на восток. И меня подстерегали встречные ветры, а также мощные шквалы, рождающиеся над пампасами Аргентины и известные под названием «памперо».
- Ветер с ливнем, о котором я говорил выше, был достаточно сильный, но для меня благоприятный. Однако он продержался лишь около суток, потом стих. 30 ноября — сорок четвертый день моего плавания — я прошел всего 21 милю. Мизерный суточный переход, и он стоил мне немалых усилий: ведь при тихом ветре приходится почти непрерывно быть на руле.
- Первый памперо застиг меня врасплох, и я рассердился на самого себя — ведь лоции меня предупреждали. Все приметы был и налицо, однако я ими пренебрег. Барометр упал с 1007 до 1004 миллибар, мне следовало быть начеку, но шквал налетел так внезапно, словно родился из ничего. Скорость ветра достигла 9 баллов, он с такой силой ударил по яхте, что даже румпель слегка погнулся. Я сказал себе, что в другой раз не допущу такого промаха.
- Однако принять это решение было легче, чем выполнить. Следующий памперо был таким неожиданным, что я даже не успел выскочить из кокпита к гроту. Сила ветра мгновенно подскочила с 7 до 11 баллов. Шквал длился лишь несколько минут, потом сила ветра упала до 8 баллов. Это было слишком много для полного грота, и я попытался его спустить, но мне опять не повезло: парус заело. Пришлось крепко повоевать с ним, и я сильно ушиб локоть о лебедку.
- Меня очень тревожило, что заедает грот. Поднимать и спускать его нужно было быстро: ведь при таких внезапных шквалах я мог попасть в тяжелое положение, когда на парус обрушился мощный порыв ветра. Перестраховываться и вовсе не поднимать грот между шквалами — значило терять ход, а этого я не мог допустить, так как рисковал с опозданием подойти к мысу Горн. Я и так уже подзадержался; замешкаюсь еще — придется согнуть его в самую неблагоприятную погоду. Запросил по радио Фила Уолфиндена, что делать с гротом, но неустойчивая связь не позволила сразу получить ответ, и пришлось пока выкручиваться самому.
- Полдня я потратил на то, чтобы определить причину заедания, но выяснил лишь, что невозможно влезть на мачту в сковывающей движения штормовке! Когда же я, переодевшись, все-таки добрался до цели, то ничего особенного не увидел сверх того, что заметил еще с палубы: погон для ползунов слегка выгнулся. Я поскреб наждачной бумагой все подозрительные места и обильно смазал погон, надеясь, что это поможет.
- Между тем Фил Уолфинден — тогда я этого не знал — трудился, не жалея сил, чтобы, во-первых, добыть для меня возможно более полные технические рекомендации, как устранять неисправности погона и блока грот-фала, во-вторых, обеспечить передачу добытых данных. В частности, он отправил авиапочтой экземпляр рекомендаций представителю фирмы «Маркони» в Буэнос-Айресе, мистеру Ван де Вельде, с просьбой найти способ передать их мне. Ван де Вельде, старый друг Фила, тотчас ответил ему, что радио Пачеко в Буэнос-Айресе пыталось связаться со мной, вызывали на трех частотах, но не могли дозваться. Добавив, что операторы будут ежедневно слушать на моих частотах, он заключил: «Можешь не сомневаться, что я и здешняя радиостанция сделаем все возможное, чтобы передать твое послание Чэю Блайту».
- Я теперь с волнением думаю о всех тех людях в разных концах света, которые не жалели сил, чтобы помочь мне. Я был одинок в пустынном океане, но радио перебрасывало от меня мостик к многочисленным доброжелателям и помощникам. Если я не всегда мог с ними связаться в нужную минуту, что ж — такова жизнь моряка. Вообще же радио здорово меня выручало, тем более что я пожинал плоды усовершенствований, которые были внесены в радиостанции с тех пор, как Чичестер еще в 1962 году показал их пригодность для связи через Атлантику. У нас всю жизнь благодарен моим знакомым и незнакомым радиодрузьям. Советы Фила дошли до меня, и это было лишь одно в ряду многих посланий от него, ободрявших и помогавших мне в плавании. Выполняя советы Фила, я основательно потрудились над погоном и блоком грота-фала, и, хотя потом опять начались неприятности, на какое-то время заедание прекратилось.
- Памперо продолжали тузить яхту. Один из них особенно крепко меня напугал. Дул южный ветер, и я издали заметил приближение шквала. Вдруг, как по волшебству, вся палуба оказалась покрытой копошащимся слоем бабочек, на снастях повисла паутина. Я смотрел, ошеломленный, и думал, что где-то читал про это явление. С опозданием меня осенило, что в этом районе бабочки и паутина — верный признак, что приближается мощнейший шквал. Паруса убрать я уже не успел. Шквал ударил со страшной силой. Я бросил взгляд на стрелку анемометра — 30 метров в секунду! Яхту сильно накренило. Я громко твердил сам себе команду: «Приводись к ветру, Чэй, приводись!» Бешено хлопал незакрепленный грот, под палубой что-то гремело и звенело. Повернуть яхту на курс фордевинд было нештучным делом, все же мне это удалось, и на душе стало полегче, хоть я и шел теперь в обратную сторону.
- Только я выполнил маневр, как сила ветра упала примерно до 7 баллов. Не желая терять завоеванные мили, я повернул кругом и снова пошел круто к ветру. Странную штуку выкинул этот памперо: он выпрямил руль, согнутый одним из предыдущих шквалов! Ужин в тот день не удался. Задумано было хорошо: пирог и жареный картофель с сельдереем, но я забыл про сковородку, и картофель сгорел.
- Ночи стали настолько холодными, что я спал в двух спальнях мешках, засунув один в другой. Проверяя запасы, сделал неприятное открытие: мы с Морин не угадали, определяя, сколько спичек мне нужно брать с собой. Если я и дальше буду расходовать их так, как до сих пор, то до конца плавания не хватит. Решил ограничить себя пятью спичками в день. Лишением это не назовешь, но все-таки неудобство.
- Я всячески старался хоть сколько-нибудь продвинуться на запад, и мои усилия увенчались успехом. 14 декабря в 18.00 по Гринвичу определил долготу; глубина была 100 саженей. Часа через два лот показал 60 саженей. Я отметил это событие первой за много дней стопочкой виски и цыпленком. Правда, обед был омрачен небольшим происшествием. У меня оставалось девять бутылок грейпфруто-вого сока, и я решил открыть одну. Пошел на корму, достал бутылку из ящика, поставил на полку, а пока запирали ящик, «Бритиш стил» накренилась, бутылка упала и разбилась вдребезги. До чего же я расстроился!
- Встречный ветер нес соленые брызги, я поминутно вытирал глаза, и они воспалились. Промывание пресной водой принесло некоторое облегчение.
- Приближаясь к мысу Горн, я писал в журнале:
- «15 декабря. (59-й день плавания.) Пойду-ка я на Кабо-Бланко; правда, это зависит от ветра. Хотелось бы визуальным пеленгом проверить свои координаты, ведь после Мадейры я еще не видел суши. Надо подготовить все аварийное снаряжение и собрать его в одном месте — на всякий случай. Нужно также проверить все насосы, вообще быть во всеоружии, если меня прибиет к берегу. Одно дело, когда кругом открытое море, совсем другое — идти вблизи суши. Берег — вот самое опасное.
- 16 декабря. Совсем слабый ветер. Курс 215° (магнитный). Иду на Кабо-Бланко. Барометр все падает — жди затяжной непогоды. Изрядное количество перистых облаков. Похоже, предстоит ветерок.
- 17 декабря. Только успевай поворачиваться — с утра ветер менялся уже девять раз! Попробуй тут определи точно счислимое место. Суммирую курсы и прикидываю на глазок. Пока кругом морской простор, все проще. Когда возьмешь высоту солнца, тогда и определяешься. Слушал Фолклендское радио. Как дошло до пения, сразу сердце сжалось, затосковал по Морин и Сэмэнте. Пока не слышу песен или печальных новостей, все в порядке. Аварийное снаряжение подготовил и собрал в одном месте. На стенном шкафчике повесил инструкцию, как действовать в аварийной обстановке, чтобы ничего не забыть и не спутать.

- **18 декабря.** Связался с почтовым судном «Дарвин», говорил с радистом Джулиеном Ренделлом. По моей просьбе капитан Миллер подготовил, а радист передал дополнительные данные о проливе Ле-Мера. Поймал Порт-Стэнли (Фолклендские острова), но тамошние радисты меня не слышали, так что сводку погоды передали через Джу-лиена. Поболтал с ним. Приятно просто поболтать, а не только передавать радиogramмы да сводки. Ночью Фолклендское радио рассказывало своим слушателям о моем продвижении. Я услышал, что в каком-то зале у них там выставлена моя фотография.
- **19 декабря.** Главная проблема сейчас — идти ли через пролив Ле-Мера или огибать остров Эстадос. Пролив уж очень коварный. Завтра придется решать.
- **20 декабря.** Слушал, как Фолклендское радио передавало рождественские пожелания островитянам от родных и знакомых. Мне совестно за свой эгоизм, скверно на душе. Стараюсь не думать о том, как пройдет рождество дома. Невесело будет Морин и Сэмэнте. Впредь ни одного рождества не пропущу, буду всегда дома. Да только укоры совести ведь все равно забываются...»
- Я рассчитывал увидеть землю 21 декабря. Мне не давала покоя дилемма — идти проливом или нет. Пройду — сберегу много времени, но пролив опасный, а я иду в одиночку. Вот что меня заботило больше всего. С обеих сторон будет суша, придется совсем не спать. И ведь это в придачу к обычной повседневной нагрузке. В итоге я выйду из пролива совершенно измотанный, отнюдь не готовый к встрече с течениями и ветрами Южного океана. Ни с Порт-Стэнли, ни с «Дарвином» связи не было. Я слышал, как они меня вызывают, а мои ответы не проходили. Наверно, мешали высокие острова.
- Природа решила за меня вопрос, где идти. Ветер был южный, встречный, и мне, чтобы прорваться в Тихий океан, оставалось только огибать остров Эстадос.
- **Глава 4 В высоких южных широтах**
- В понедельник утром, 21 декабря 1970 года, я, как и ожидал, увидел землю, но через три четверти часа она скрылась в облаках. Это были возвышенности острова Эстадос, меня от него отделяло миль двадцать. Дул сильный северный ветер, около 6 баллов, но прогноз погоды, переданный радиостанцией Порт-Стэнли, давал повод ожидать, что он сменится юго-западным. Это утвердило меня в решении обогнуть Эстадос, хотя мне ничуть не хотелось снова поворачивать на восток. Озабоченный тем, чтобы благополучно миновать восточную оконечность острова, я решил держаться дальше от берега.
- В этом районе было волнение от разных румбов, и мне не терпелось поскорее выйти опять на простор. Барометр падал, все выглядело как-то неуютно. Я нес вахту всю ночь и на следующий день, около 13.10 по местному времени, повернул направо. Так начался долгий поединок с ветром. Меня встретил вест силой в 7 баллов, порывы достигали 9 баллов. Да еще с полдюжины китов вздумали поиграть у меня на нервах. Идя одним курсом со мной, они резвились вокруг яхты, подныривали под нее и всплывали в каких-нибудь тридцати футах. Я приготовил несколько глубинных патронов, чтобы попробовать припугнуть китов, если им вздумается пойти прямо на яхту. И спрашивал себя: если в самом деле придется применить взрывчатку, не получится ли так, что она их только разозлит, и они пойдут в атаку? К счастью, патроны не понадобились — киты сами убрались восвояси, не причинив никакого вреда.
- Вскоре после того как они ушли, ветер стих, и море почти совсем успокоилось. Я направлялся прямо на мыс Горн, но без ветра продвигался очень медленно. С большим трудом удалось наконец связаться с Буэнос-Айресом, и я принял шесть телеграмм с добрыми пожеланиями. Я был на седьмом небе от радости: ведь в пустынном море так легко внушить себе, что ты всеми позабыт (хотя я великолепно знал, что это не так). Я развернул сверток, посвященный прохождению мыса Горн, и нашел банку паштета, картофель, банку мандаринов (любимое лакомство Морин), набор козаки и кекс от Эрика Ли, моего друга из Научно-исследовательской лаборатории военно-морских сил, который так основательно просветил меня по вопросам выживания. Кекс испекла его жена, а он добавил записку: «Потешься вкусеньким». Эрик угадал: я успел съесть почти половину кекса, прежде чем прочел записку!
- Остаток дня и всю ночь я находился на руле, мало-помалу продвигаясь на запад. Утром 23 декабря меня отделяло от мыса Горн 87 миль. Я связался по радио с военным кораблем «Индьюренс», который разыскивал меня в этом районе, и мы встретились в точке с координатами 55°49' ю. ш. и 64°35' з. д. (Готовясь к встрече, я побрился и надел чистую рубашку.) Я сообщил свои координаты: 55°54' ю. ш. и 64°44' з. д. — ошибка примерно на 7 миль. Не так уж много, если учесть, что я прошел больше 8 тысяч миль и у меня не было определения по маякам.
- «Индьюренс» (капитан Родни Боуден) описал два-три круга, в воздух поднялись два вертолета, потом ко мне подошел катер, на котором были лейтенант Уилкинсон, старшие матросы Вирго, Деннис и Лэйн, а также старший авиаинженер Даннинг. Наша беседа продлилась всего несколько минут, но и то я был счастлив. Я передал им свою почту и отснятые пленки, а они вручили мне сумку, в которой лежал свежий хлеб, фрукты и две бутылки виски. Кроме того, я получил почетный значок «Индьюренс». Затем катер ушел, свидание кончилось.
- Я не могу выразить словами, каким событием была для меня эта встреча у мыса Горн. Она навсегда останется одним из самых ярких воспоминаний в моей жизни.
- В сочельник 24 декабря 1970 года я записал в журнале:
- «Обогнул Горн.
- Да, я обогнул его. Прошел в 5 миль к югу от мыса. Слишком близко», если подумать о течениях и о том, как быстро здесь портится погода. Но случай представился, и я им воспользовался. Это было в 19.50 по Гринвичу.
- Поднявшись утром после двух часов сна, я увидел его прямо по носу. И, подойдя вплотную, остро ощутил, какое это глухое, уединенное место... А когда прошел мимо, налил себе немного вина и поднял тост за «хозяина» Атлантики и Тихого океана.
- Примерно с час держалась тихая погода. Связался с Фолклендскими островами. Проблема в том, что я здорово устал. Последние три дня спал от силы четыре часа, потому что выжимал из яхты все возможное.
- Теперь нахожусь к юго-западу от Горна — и ветер юго-западный. Это некстати: ведь мне нельзя забираться слишком далеко на север. Не хочу, чтобы меня «взяли в коробочку». Мне нужно остерегаться этих проклятых островов (вокруг мыса Горн), а они не обозначены огнями. Ладно, как-нибудь проскочим, хоть и нелегко придется.
- Волны заметно изменились. Выглядят куда внушительнее. Ничего. Не будет же так бесконечно (или будет?).
- В Соединенном королевстве празднуют сочельник, Деда Морозы набивают подарками чулки. На душе такая грусть, словно меня чего-то лишили.
- Отпраздновалхождение мыса Горн: крабы, консервированный окорок, жареный картофель, бокал вина. Для шампанского еще не наступило время, а виски и прочие крепкие напитки отпадают: я должен быть начеку».
- В кают-компании было неубрано, посуда не мылась три дня — наглядные свидетельства моей усталости. От природы и благодаря армейской выучке я довольно чистоплотный человек, и я с отвращением глядел на такое безобразие. Но у меня просто не было сил приниматься за уборку.
- В день рождества, 25 декабря, погода испортилась. Подул очень крепкий ветер — 8 баллов, порывы до девяти; он нагнал огромные волны, я таких грозных чудовищ еще не видел. Южный океан преподнес мне свой рождественский подарок — случилась катастрофа. Высоченная волна обрушилась на яхту и разбила автопилот. Меня бросило через кокпит, я боднул дверь и рассек себе лоб. Получилась нехорошая, глубокая рана, но меня гораздо больше тревожил автопилот. Без него все плавание принимало совсем другой характер. Нечего было и думать о том, чтобы улечься в намеченный мной срок. Чтобы идти крутой бейдевинд, я должен быть на руле, но ведь нельзя все время оставаться на вахте, отдыхать тоже надо. Значит, придется часто ложиться в дрейф и топтаться на месте, а то и терять завоеванные таким трудом мили. Я страшно расстроился. И вдруг услышал в программе для моряков торгового флота свое собственное имя: по заявке Морин и Сэмэнты для меня исполнили «Лунную реку». И я приободрился, сказал себе, что не поддамся морю, вернусь домой к жене и дочери. Как это у меня получится, сколько времени понадобится — об этом я тогда не задумывался. Дойду, и все тут!
- Шторм продолжался всю ночь, и в конце концов, опасаясь за паруса, я был вынужден лечь в дрейф. Мне было не до еды, сил хватило только на то, чтобы забраться в спальные мешки в надежде согреться.
- На второй день рождества погода мало изменилась, правда, сила ветра упала баллов до семи. Ветер по-прежнему был северо-западный, и он теснил яхту на юг. Меня это вовсе не устраивало: на юге подстерегали льды, с каждой милей возрастала опасность столкновения с айсбергами. Я не смог связаться по радио с Порт-Стэнли, это меня беспокоило: ведь не получив очередной сводки, люди станут тревожиться за меня.
- «Бритиш стил» держалась хорошо, легко всходя на могучие валы. Однако время от времени удар волны осаживал ее. Из-за сильного холода я не мог подолгу оставаться на руле, и вообще это занятие вредно отражалось на моем настроении. Ну ладно, автопилот бесповоротно вышел из строя, но ведь можно что-то придумать. Например, фиксировать румпель. Но при закрепленном румпеле яхта пойдет под углом к

ветру не круче 60 градусов, да и то ей трудно держать курс, когда ее то и дело осаживают большие волны. Никогда еще в жизни у меня не было так мерзко на душе. Мне было тошно — не от морской болезни, а от тосады.

- В сочельник я развернул рождественские свертки. Мои друзья не поскупились на поздравления и подарки, но, вместо того чтобы воспрянуть духом, я чуть не разрыдался.
- Теперь я убрал все подарки, оставил лишь несколько украшений и календарь от Эрика Ли с видами Шотландии. Подарками займусь снова в другой раз, когда погода наладится...
- 27 декабря ненадолго выглянуло солнце и ветер сместился к юго-востоку. И подул было слабее, но вскоре опять достиг 6 баллов. Похоже, что 5, 6 и 7 баллов — обычная сила ветра в этой части земного шара. Пока светило солнце, я воспользовался случаем искупаться и побриться, да и то пришлось укрыться за рубкой от холодного ветра. Заодно постирал носки. Бинт на голове затвердел от соли, но я решил подождать с перевязкой до следующего дня. Удалось наконец связаться по радио с Порт-Стэнли, и я передал сообщение о поломке рулевого устройства.
- Записи в журнале показывают, как менялось мое настроение от малейших происшествий.
- «28 декабря. 57° 10' ю.ш., 78° 10' з. д. Приятно удивился, определив место: я не думал, что прошел так далеко на запад. Пока что навигация не проблема. Да и вообще не стоит чрезмерно беспокоиться — был бы общий курс западным, это главное.
- Связался с Порт-Стэнли. Получил радиogramмы от Морин и Фила, они явно озабочены, как я собираюсь поступить. Очень просто: идти вперед, пока могу.
- Радио сообщило о двух танкерах, терпящих бедствие в Атлантике. Хоть бы людей спасли... Хуже нет — погибать в море.
- Перешел на тихоокеанские карты. У правого обреза — Южная Америка, дальше — пусто. Сложил лист пополам, чтобы не видеть эту пустоту. Все-таки расстояние кажется поменьше; вздор, конечно, но мне помогает.
- Второй день меня сопровождает Альби — большой альбатрос. Не берусь точно определить его размеры, во всяком случае я такого здоровилу еще не видел. Белое брюшко, коричневые крылья, на каждом по белому пятну. И он хоть устаивает своим вниманием брошенную ему галету. Не знаю, ест ли, но во всяком случае присматривается.
- Я представляю себе, как вернусь домой и на целую неделю поеду куда-нибудь с Морин и Сэмэнтой.
- 29 декабря. Чертова катавасия. Ветер западный с тенденцией перехода на северо-западный. Придется идти бейдевинд, но какой выбрать галс — правый или левый? Если я лягу на правый галс, то смогу идти курсом на юго-запад. Если следовать левым галсом, то буду удаляться в северо-северо-западном направлении, даже в северном. Таким образом, правым галсом я буду продвигаться все же на запад, но и спускаться к югу. Однако опасаясь за металлические конструкции яхты — с усилением холода металл становится хрупким. Кроме этого я могу попасть в зону льдов. Если же я пойду левым галсом — потеряю продвижение в западном направлении, но выиграю в северном.
- Запад, запад — я на нем помешался. В общем выбираю курс правым галсом — на юго-запад.
- Молю небо, чтобы наставило меня на путь истинный и чтобы подул зюйд-вест. Непременно будет зюйд-вест, весь вопрос — когда?
- Связи с Порт-Стэнли не было, я проспал сеанс.
- Ага, молитва услышана, ветер 260° (азимут магнитный); это дает мне курс 283° (истинный). Замечательный курс. Надолго ли? Буду и впредь уповать на силы небесные.
- На обед — любимый пирог с мясом, отличная вещь. Перед едой — стопочка хереса.
- 30 декабря. Барометр падает. Самочувствие отвратительное. Сильный крен, холодно, не хочется вылезать из спального мешка. В довершение ко всему из-за протечек приходится спать на койке у наветренного борта. Продвинулся на север, но очень немного — всего 30 миль.
- Становится заметным расход провианта. Раньше всего кончатся конвертики с чайной заваркой. Жаль, я люблю выпить чашечку чая, если заварка очень хорошая. Нет, Морин не ошиблась в расчетах, просто я не предусмотрел, что будет такой пронизывающий ветер. Из-за него я пью гораздо больше чая, чем если бы я шел по ветру.
- Меня серьезно заботит снаряжение. За что ни возьмись — признаки износа. Волны непрерывно треплют яхту, так что я даже слегка отупел. Работаю через силу. В этом одна из причин, почему меня так тянет на север. Будет теплее — сразу станет легче».
- Я предполагал — ведь все мои консультанты так говорили, — что здесь, в высоких южных широтах, я смогу делать длинные галсы, оставаясь по целому дню на одном и том же галсе. Пока что все галсы получались короткими, от 50 до 70 миль. Ветер без конца менялся, не всегда сильно, но менялся; устойчивого ветра я не видел. И холод оказался сильнее, чем я ожидал, а печка упорно бастовала. Я ее всю разобрал, боясь найти неисправность, но мои усилия были без толку, и в конце концов я махнул на нее рукой.
- Если не считать раны на лбу, физически я был в приличной форме. Правда, руки покрылись ссадинами и появились мозоли, особенно на правой руке, между большим и указательным пальцами, где скользит трос, когда убираешь парус. Я старался выполнять всю свою программу физических упражнений. Приходилось заставлять себя, но зато потом я чувствовал себя намного лучше.
- При лавировке против ветра было особенно трудно сохранять ноги теплыми. Стоит выйти на нос, как непременно промочить ноги насквозь. Носовая скала поминутно врезается в волны, и брызги окатывают палубу. Я иногда надевал резиновые чулки от гидрокостюма — они неплохо согревали. И при каждой возможности стирал носки, правда их не так-то просто было высушить. Я заметил, что наденешь чистые носки — вообще что-нибудь
- чистое, — настроение сразу поднимается. Или если умоешься, побреешься. Готовить пищу было подчас довольно трудно: на камбузе лихо скачущей яхты сохранять равновесие около плиты совсем не просто. Но горячая пища очень важна для настроения. И хотя один вид плиты подчас вызывал у меня крайнее отвращение, самодисциплина и армейская выучка помогали мне, и редко случался день, чтобы я не приготовил что-нибудь существенное.
- В последний день года я достал новогодний сверток. В нем лежал шотландский календарь и вымпел первого коммодора Антарктического яхт-клуба — изобретение Энн Ингрэм и ее детей. Подниму его на мачте, когда буду подходить к финишу, — то-то встречающие будут озадачены! Кроме того, в свертке был консервированный цыпленок, крабы и другие вкусные вещи. Морин, Морин, сколько ты потрудилась, готовя для меня все эти маленькие сюрпризы!..
- Еще один приятный сюрприз ожидал меня, когда я взял высоту солнца. Перед этим я передал в Порт-Стэнли координаты — 57° 20' ю. ш. и 84° 40' з. д. Теперь же у меня получилось 56° 08' ю. ш. и 87° 00' з. д. Другими словами, я прошел намного дальше к северу и западу, чем думал. Видно, мне помогло какое-то течение.
- Новый год я отметил дважды — по Гринвичу и по местному времени. Разница составляла около семи часов. И когда приблизилась полночь по Гринвичу, я живо представил себе, что происходит дома. В яхт-клубе начался праздничный ужин. В Шотландии — и, конечно, в Хоике — хозяйки хлопочут вовсю, на столе булочки с изюмом, коврижки и бутылочка ждут мужей, которые сейчас нетвердыми шагами выходят из пивных... Я спел «Это было давным-давно...», все куплеты до одного, выпил за здоровье Морин, Сэмэнты и всех родных, а также за Фрэнка, Одри и прочих друзей и пожелал им всех благ.
- Мой новогодний обед состоял из цыпленка, бобов, фасоли, бокала вина. Перед обедом я выпил хереса, а в двенадцать часов откупорил виски и сделал маленький глоток. Затем я лег спать. Дул западный ветер силой около 4 баллов, и «Бритиш стил» развивала всего 4 узла. Ночь выдалась сравнительно спокойная, и я решил, что могу позволить себе еще одну роскошь — спать, не вставая, до самого утра.
- Первый день нового 1971 года был лучшим ходовым днем с тех пор, как сломался автосило. Я заметно продвинулся на север, и только буйная волна, которая накрыла меня и залила половину кокпита, несколько омрачила мою радость; вода проникла даже в кают-компанию.
- Здесь было уже теплее. Я управился с очередной книгой из моей библиотеки и начал писать письма, чтобы передать их при следующем рандеву, у берегов Тасмании. Было много перистых облаков, однако барометр не падал. Я плотно пообедал — бифштекс, пирог, фасоль, бобы, лук, жареный картофель. Словом, могучий обед, и ел я с великим наслаждением.
- Чувствовалось, что я скоро выйду за пределы радиоконтакта с Порт-Стэнли. 2 января я установил связь, услышал, как оператор говорит: «Для вас есть сообщение», — и тут он пропал. Зато мне невероятно повезло с Веллингтоном в Новой Зеландии. Еще раньше мне передали, что Веллингтон будет слушать меня от 12.00 до 15.00 по Гринвичу. В 13.00 я настроился и поймал вызов, однако ни на минуту не надеялся, что смогу установить связь на таком расстоянии. На всякий случай сделал попытку — и услышал: «ЗЛВ отвечает «Бритиш стил». Слышу вас на тройку». Я ликовал, словно мальчуган при виде новой игрушки. Отправил радиogramму для Британской стальной корпорации, сообщая, что есть связь с Новой Зеландией, и условился с оператором о графике на неделю. Наговорился я с ним всласть. Узнал от него, что в Веллингтоне около 25 градусов тепла. Скорей бы продвинуться еще на север!

- И снова ветер посвежел, притом это был зюйд-вест, и он позволил мне идти отличным курсом — 316° (истинный). Сила ветра достигла 9 баллов, я уже подумывал, не лучше ли лечь в дрейф или убрать паруса и вынести румпель под ветер. Однако «Бритиш стил» так славно шла под вынесенным стакселем № 3 и зарифленной бизанью, что рука не поднималась осаживать ее. Решил, если ветер скоро не умерит, все-таки убрать паруса: слишком велик риск еще что-нибудь сломать. Тем более что накануне ночью в камбузе упал ящик с ножами и вилками, а я даже ничего не слышал! Этак, чего доброго, прозевая, если случится что-нибудь на палубе.
- Среди ночи сила ветра достигла 10 баллов; я вышел на палубу, убрал стаксель № 3 и бизань. Закрепил румпель и оставил малый штормовой стаксель, он помогал яхте держать курс. Все проверил и снова лег, но на рассвете поднялся посмотреть, как обстоят дела. По-прежнему все было в порядке. Яхта шла нормально, со скоростью около 3 узлов, курсом на север, это меня устраивало. Однако сила ветра все возрастала, порывы достигали 11 баллов, и около пяти часов я шел совсем без парусов, с вынесенным под ветер румпелем. Затем сила ветра упала до 8 баллов. Мне надоело топтаться на месте, и я развил ход.
- Самому мне в каюте ничто не угрожало, я только за снасти опасался. Все обошлось благополучно, хотя я до сих пор не возьму в толк, как корпус и рангоут устояли против такого шторма. Я убедился, что идти с голыми мачтами, когда яхта уподобляется пробке и нисколько не сопротивляется волнам,— страшная нервотрепка. Все равно что заштилеть, только еще и страхи тебя одолевают.
- На третий день шторм выдохся, но когда я 6 января взял полуденную высоту солнца, то буквально оторопел. Я-то думал, что меня отнесло на север миль на 100, а оказалось ядце больше. Уже это говорит о силе шторма. Я усомнился в точности своих наблюдений, повторил их — нет, все верно.
- Мне удалось связаться по радио с Фолклендскими островами, потом с оператором Роджером Уайтом в Новой Зеландии. Похоже, все радиооператоры на свете — отзывчивые и обязательные люди. Я попрощался с фолклендскими операторами. Они для меня очень много сделали, я сожалею, что мы больше не встретимся в эфире. Но ведь конец связи с Фолклендскими островами означал, что я ухожу все дальше на запад, а это было для меня главным.
- Странная вещь произошла утром 7 января. Я проснулся с таким чувством, что с Сэмэнтю что-то случилось. Чувство это было настолько сильным, что я бросил все текущие дела и взмолился к небу, чтобы Морин и Сэмэнта были живы-здоровы. Вернувшись домой, я узнал, что за несколько дней до этого случая Сэмэнта выбила себе передний зуб. Вероятно, в то утро, когда мне было так тревожно за нее, у нее болела десна. Конечно, сама она давно забыла, что с ней было 7 января, но я не сомневаюсь, что в тот день между нами был какой-то контакт особого рода.
- Мои зубы были в полном порядке, но меня беспокоили уши: они шелушились и страшно чесались. Я смазал их каким-то кремом, и постепенно все прошло.
- Мне не терпелось пройти 100° з. д. Каждый десятый градус на карте представлялся мне барьером, и, одолев очередной барьер, я был очень доволен. Естественно, сотый градус был особенно важным барьером, и я мечтал о том дне, когда пройду его. Это произошло 8 января, и в честь такого события я сложил карту так, чтобы не ви- деть Южной Америки. Мне казалось, что я уже целую вечность торчу в южноамериканской зоне, и каким счастьем было наконец уйти из нее.
- На карте погоды про область океана, где я теперь находился, написано, что здесь частые туманы. Вот и я попал в туман, да в какой! Страшновато было идти в густом тумане со скоростью 7—8 узлов. Почему-то даже страшнее, чем в Ла-Манше или Атлантике, хотя на самом деле здесь было куда безопаснее. В этих пустынных широтах вероятность столкновения с другим судном составляла меньше одной миллионной.
- Туман держался четыре дня. Журнал рассказывает, чем я был занят:
- «9 января. Третий день туман. Не знаю, почему так тяжело на душе, тоскую по дому, хочется увидеть Морин и Сэмэнтю. Чтобы отвлечься от мыслей о них, навел порядок в камбузе, вымыл плитку. Теперь плита и камбуз сверкают чистотой. Читаю «Центурион» — это о французских парашютистах. Книга напоминает мне о нашем замечательном товариществе в парашютном полку. Чудесное время было, я был в отличной форме, чувствовал себя исключительно бодро. Со временем все улетучилось. Встретить бы теперь кого-нибудь из однополчан, выпили бы по стопочке. Да только боюсь, что встреча не принесла бы нам такой уж большой радости. Правда, отличным было время!
- 10 января. Четвертый день туман. Отвратительный день, сплошной дождь и туман. Видимость всего около 20 ярдов. Собрал около шести галлонов воды. Мог бы собрать и больше, да незачем. У меня еще полная цистерна. Солнце выглянуло всего на час. Я воспользовался случаем подстричь волосы. Они отросли и только злили меня. Теперь я их укоротил. Вымыл голову, помылся весь и побрился. И чувствую себя гораздо лучше. Сменил белье, в том числе злились. Поменял брюки».
- Туман рассеялся на следующий день — зато я попал в штиль, а это было чуть ли не хуже тумана. Несмотря на безветрие, сохранялась сильная зыбь, вызванная штормами, которые от начала времен бушуют в высоких южных широтах. Без ветра «Бритиш стил» шатало, словно пьяницу. Трудно выразить, до чего скверно было у меня на душе на этом этапе. Я поносил стихии последними словами, но, устыдившись своего ребячества, объявил затем кампанию борьбы против брани и придумывал себе наказания за нарушение запрета.
- Мало того, что меня изводил штиль, на ступнях появились язвочки, которые причиняли невыносимую боль. Никогда не думал, что от такой малости могут быть такие мучения.
- Используя малейшие дуновения ветра, я прошел лавировкой целых 15 миль, но в конце концов сдался, убрал паруса и залег спать, не дожидаясь вечера.
- Под утро вернулся ветер, и я пошел на северо-запад со скоростью 7—8 узлов. Меня смущало одно противоречие. Счислимое место было результатом моей прокладки, когда же я взял высоту солнца — правда, условия были не очень хорошие,— получилось значительное расхождение. То ли я забрался на север дальше, чем рассчитывал, то ли недооценил силу течения. Вспомнилось, что я ошибся, определяя нос на север во время шторма. Уж не случилось ли чего-нибудь с компасом? Что, если под ударами волн в корпусе яхты переместились магнитные поля? Решил в первый же погожий день проверить компас. А пока я принял координаты, вычисленные на основе обсервации. Поразмыслив, я начал догадываться, где мог допустить ошибку, определяя счислимую позицию. Ведь я по большей части шел с втугую выбранными шкотами, возможно круче к ветру. Так как атопилот вышел из строя, яхта часто рыскала. Очевидно, я неточно рассчитывал средний курс, недооценивал путь, пройденный по ветру. Впрочем, это не исключало возможности, что компас имеет погрешность. Я допускал, что величина ее может достигать градусов десять.
- Обсервованная широта была 46°04'. Мне пока не хотелось подниматься к северу дальше 45° ю. ш.; от этой параллели меня отделял всего градус с небольшим, но не в моих силах было что-нибудь изменить — яхтой командовал ветер.
- Вдруг я страшно затосковал по Хоику, захотелось погулять с Морин и Сэмэнтю в тамошнем чудесном парке. Чтобы под ногами была не палуба, а земля, и я мог бы пробежаться. Вспомнилось, как мы с Морин играли там на лужайке в гольф. Правда, мне не очень нравилось с ней играть, потому что она всегда меня побеждала! Ничего, вызову на соревнование Сэмэнтю, уж ее я как-нибудь одолею! (Поразмыслив, я заключил, что это еще вилами на воде писано...)
- Четырнадцатого января — восемьдесят девятый день плавания — кончился первый баллон с газом. Он хорошо послужил, и, подключая к плите новый баллон, я заключил, что газа вполне хватит до конца плавания. Почти весь этот день лил дождь, но я не стал собирать воду: у меня был достаточный запас. И здорово же я испугался, когда мне вдруг показало, что я вижу привидение! Откуда ни возьмись, над океаном футах в сорока от яхты поднялось странное облачко белого пара. А затем я рассмотрел огромного кита — это фонтан его выдоха образовал облачко. Еще один сюрприз, правда совсем другого рода, ожидал меня, когда я углубился в книгу «Дерзны быть свободным». По словам автора, он на яхте длиной 14 футов развивал 12 узлов! Мне бы в компании такого кудесника!
- Ветер опять выдохся, и 15 января мой суточный переход был всего 38 миль. Меня отнесло еще дальше на север, до 44°45' ю. ш., и я решил, что не мешало бы для разнообразия немного пройти на юг. Я очутился в области высокого давления, оттого и слабые ветры. Надо выходить из этой области... Без ветра я был беспомощен, и любой ветер представлялся мне лучше штиля.
- Мое желание исполнилось на следующий день: подул западный ветер с порывами до 7 баллов. Я долго трудился на палубе, добиваясь, чтобы «Бритиш стил» сама собой управляла. Шли часы, они казались вечностью, а я никак не мог понять, почему яхта упрямится, но все-таки разобрался, в чем дело, и добился своего. Промерзнув до костей, спустился в каюту. В такие минуты одиночка особенно остро чувствует, как тяжело работать без команды: некому было встретить меня чашечкой горячего кофе. Я налил себе джину с тоником и с наслаждением проглотил. Похоже, мне именно тоник нравится, но и джин, конечно, дела не портит.
- 17 января я совершил великую глупость. Вышел до завтрака на палубу и вскоре ощутил, что меня бьет дрожь. Знакомое состояние, верный признак того, что нужно поесть. В армии я на учения всегда брал с собой глюкозу. Как почувствую слабость — съем таблетку, и все проходит. Теперь же пренебрег сигналом и продолжал трудиться на палубе. Дурацкий поступок, тем более что у меня была целая банка глюкозы. Морин нарочно припасла ее мне для таких случаев. Я терпел полтора часа, потом, чувствуя, что ноги меня не держат, бросил все, спустился в камбуз и приготовил мощный завтрак — четыре яйца, три сосиски, три чашки чаю, десяток крекеров с конфитуром. И сразу

пришел в норму, но я еще долго злился на себя: вдруг в то самое время, когда я так раскис из-за собственной оплошности, случилась бы какая-нибудь авария? Я решил больше не допускать таких вещей.

- В палубе обнаружился течи, и это меня страшно раздражало. Даже на самых лучших яхтах в каюту просачивается вода, и найти место течи бывает подчас очень трудно. Волны Тихого океана так нещадно колотили «Бритиш стил», что было бы нелепо винить яхту за одну-две лужи под ногами, но течи были серьезной помехой, и я не один час потратил на борьбу с ними. Особенно злила меня течь над одной из коек, она не давала пользоваться койкой, потому что спальный мешок промокал насквозь. Самая удобная для сна подветренная койка, и одно из преимуществ плавания в одиночку как раз в том и заключается, что можно по желанию менять койки. Однако течь лишала меня выбора, и чтобы не свалиться с наветренной койки, приходилось все время жаться к стенке.
- Основательно потрудившись, чтобы устранить эту течь, я предвкушал удобный сон на подветренной койке. Однако праздник не состоялся, сверху по-прежнему текло, и, когда я встал, в мешке, что называется, хлюпала вода. Я целый день сушил его грелками.
- В этом пустынном уголке земного шара и живности мало. Вернее, ее не видно, а в толще воды, конечно, всякой фауны хватает. Огромная рыба, футов на двенадцать, даже напугала меня, выскочив из воды, будто молодой лосось. Большое удовольствие доставляли мне встречи с дельфинами. Из каюты было слышно, как они переговариваются и резвятся около яхты. Один раз я слышал жалобный возглас — должно быть, дельфин очутился как раз под яхтой, когда она сорвалась вниз с гребня волны и то ли ударила, то ли напугала его. Надеюсь, его не ранило.
- Я продолжал время от времени делать глупости. Например, взял да съел в один присест целую пачку фиников. Потом мучился животом, и в мысленном перечне нежелательных поступков прибавился еще один пункт — объедаться финиками.
- Вечером 18 января я услышал по радио, что в Англии на среду, 20 января, назначена забастовка почтовых работников. И хотя вторник не значился в графике, я решил связаться с Веллингтоном и передать сводку для Фила Уолфиндена, пока не началась забастовка. Только настроился на Веллингтон, как услышал, что меня вызывают! У оператора была для меня радиogramма, однако я слышал его очень плохо и предложил подождать с ней до следующего дня, когда будет связь по расписанию. Но сам я все же ухитрился передать короткое сообщение для Фила с указанием своих координат. Может быть, дойдет, несмотря на забастовку?.. Снова выдался нудный день — дождь и туман, то шквал, то штиль. За каких-нибудь полтора часа я зарегистрировал пятибалльный западный ветер, штиль, затем северный ветер, снова штиль, и наконец, пятибалльный южный ветер! Поистине коварная зона. Все эти штили, шкавалы и перемены ветра заставляли меня непрерывно трудиться — менять паруса, маневрировать румпелем, чтобы выжать из яхты максимум. Я опять сделал энергичную попытку отыскать протечки над койкой — и опять безуспешно. Было похоже, что мне от них не отделаться, разве что яхта сама все исправит. Эти течи в рубках и палубах — таинственная штука: ни с того ни с сего появляются и порой (увы, очень редко) ни с того ни с сего пропадают. Решил приготовить шотландский обед, устроить репетицию перед годовщиной Бернса. Рубец с потрохами, хрустящий картофель и горох. Добавил стопочку виски — здорово! С ним рубец оказался еще вкуснее.
- Паскудная погода держалась несколько дней. Ветер все румбы перебрал, но на норд-осте задержался, и я развил ход, поставив грот и бизань на разные галсы. Правда, поминутно приходилось подправлять румпель, и, так как лил дождь, я, чтобы совсем не оконечеть, укрывался под брезентом. В конце концов спустился в каюту и протянул туда штуртросы. Это было все равно что длинными поводьями управлять конем, но все же лучше, чем сидеть под дождем. Можно было оставить пост на несколько минут — ровно столько, сколько нужно, чтобы перекусить. И хотя мне приходилось бегать из камбуза к штуртросам и обратно, я был доволен поведением яхты, решил даже, что при умеренном ветре можно не убирать грот и бизань. Но ничто не длится вечно. Только я наладился так идти, как ветер переместился к северо-западу; теперь яхта шла круто к ветру. Так продолжалось долго, и дождь тоже продолжался; я собрал около шести галлонов воды для стирки, а заодно помыл голову.
- Несколько выдержек из журнала:
- «20 января. Связался с Новой Зеландией, из-за почтовой забастовки мои сводки передаются дальше телекомом. Получил официальный запрос, согласен ли я открыть очередной смотр морской техники в Бирмингеме. Приятный сюрприз! Жаль только, что не успею к сроку. Солнце последний раз видел пять дней назад. Тем временем нарастает ошибка в числении пути. Ничего, лишь бы я продвигался вперед, а не назад. Со всем этим рысканьем разве может быть точное счисление. Капризничает курсо-указатель. Значит, я не могу рассчитывать на сигнал об уходе с заданного курса. Серьезная неприятность.
- 21 января. Ну и денек! Качели какие-то, сила ветра колебалась от 2 до 7 баллов. Дождь и туман. Лило, как в зоне муссонов. Внизу — сырость, кругом развешена мокрая одежда. Над койкой течет и течет. Хорошо позавтракал, с удовольствием съел грибы и яйца. На обед — рагу, огромная порция. Прошлой ночью я дважды вставал и почти весь день провел на палубе. Здорово вымотался. Придется отклониться либо на север, либо на юг, чтобы уйти от тумана.
- 22 января. Туман. Всю ночь держался штиль, но к 04.30 подул трехбалльный ветер. И яхта развила ход, правда не сильный. К 09.30 ветер — 1 балл, затем наступил штиль. Использовал передышку, чтобы помыться и побриться. Не такая уж и щетина была, но сбрызнуть ее всегда приятно. Поспал два-три часа и проснулся в 16.30, как раз к началу шторма. Сила ветра достигла 7, потом 8, с порывами до 9 баллов. Только бы не пришлось выходить наверх! Через бортовой иллюминатор видно, как волны переклещиваются. Спасибо Роберту Кларку, что он сделал палубу такой ровной.
- 23 января. Астрономическое место 45°30' ю. ш. и 134°50'з. д. Наконец-то определился! Впервые за восемь дней увидел солнце. Приятный сюрприз, я не подозревал, что продвинулся так далеко на запад.
- На исходе хрустящий картофель. Что ж, вон на сколько хватало, и то хорошо.
- Когда я брал высоту солнца, меньше чем в пяти футах от яхты всплыл кит. И напугал же он меня. Я отвел душу крепким выражением, а ему хоть бы что, пошел дальше.
- Обнаружил рождественский подарок от членов яхт-клуба — календарь с видами Шотландии и поздравительные открытки. Настроение сразу поднялось!
- Сила ветра — 1 балл. Занялся материальной частью:
- 1. Покрасил компасный ящик.
- 2. Снял грот и заделал конец фока-фала.
- 3. Залатал грот.
- 4. Просушил одежду и спальные мешки.
- 5. Подтянул фока-штаг.
- Плотный обед — херес, пирог с мясом, жареный картофель, сельдерей, вино».
- После этого обеда я отлично выспался, встал только в 09.00. За все плавание я редко так высыпался: к тому же спальный мешок (спасибо солнцу!) был сухим, а не сырым, как обычно. Отдых пришелся очень кстати, потому что яхта никак не хотела сама держать курс, и мне пришлось одиннадцать часов просидеть на румпеле. Чтобы не скучать, я подбадривал себя шутками и составлял воображаемые радиogramмы знакомым. Например, коммодору яхт-клуба: «Придумал хорошую замену Хэмблску горю: дуй напролом, оставив Сидней справа». Правда, чтобы оценить эту радиogramму, надо знать Хэмблскую гору.
- 25 января был сотый день моего путешествия. По-прежнему держался штиль, и единственным примечательным событием было то, что я впервые с начала плавания увидел акулу. Снова пришлось не один час отсидеть на руле, я спел 38 песен. Никогда не думал, что знаю столько!
- Мучительные темпы... Оставалось пройти всего четыре градуса долготы, чтобы покинуть восточный лист карты Южного океана. Как мне не терпелось проститься с этим листом и перейти на следующий! Суток вполне довольно — был бы ветер! Но порядочного ветра не было, все больше штиль; а подует, так не с той стороны. Просмотрев журнал и подведя итоги, я установил, что после мыса Горн 149 часов топтался на месте — то из-за штиля, то из-за шторма.
- Лишь через двое суток с лишним я вылез за пределы злополучного листа. Пришел наконец этот великий момент, и я отметил свое место на западном листе, на котором помещалась Новая Зеландия! Несколько минут я глядел на карту, как замороженный. «И ведь настанет день, когда я пройду Новую Зеландию! — сказал я себе. — Это будет для меня немалое событие. Трудно все-таки приходится».
- Очнувшись от размышлений, я решил отметить этот день и откупорил банку креветок. У меня было всего двенадцать банок, и до сих пор я их не трогал. Открыл также последнюю банку грибов. Господи, до чего вкусно было!

- Компас продолжал меня тревожить. Я вводил поправку на 10° восточной девиации, однако за точность поручиться нельзя было. Столько идя круто к ветру, к тому же без автопилота, я не мог избежать частых перемен курса. Оставалось только вести их ежедневный контроль.
- Как бы то ни было, я продвигался вперед. 28 января вошел в очередной часовой пояс, все меньше оставалось до демаркационной линии времени. Мне уже рисовались пассаты, летучие рыбы, знойное солнце. Я представлял себе, как жадно глотаю пепси-колу, приговаривая: «Ух, жаррица!» А сам почти забыл, что такое жара. «Ничего,— говорил я себе,— ничего, настанет день, когда я смогу сказать, что иду домой, к Морин и Сэмэнте».
- 29 января я развернул «бернсовский» сверток. Я всегда считал, что Берне родился в ночь на 25 января, но Морин сказала, что 29-го, и я ей поверил, ведь она обычно права. Однако тут она ошиблась. Впрочем, я ничего не проиграл, отложив праздничный обед до более приличной погоды.
- В «бернсовском» свертке лежал рубец со всеми ингредиентами и печатное меню «бернсовского обеда». Еще одним приятным сюрпризом оказалась книга «Шотландия живет». На этом сюрпризы не кончились: я нашел банку меда, а в одном из шкафчиков лежал «медальон Христофора».
- Возможно, святой Христофор принес мне счастье, потому что на другой день выдался случай проверить мои подозрения насчет компаса. Солнце на закате было видно очень четко, так что на результаты контроля можно было вполне положиться. Правда, у меня не было пеленгатора, но я вышел из положения с помощью линейки. Конечно, не идеальный вариант, однако лучше, чем ничего. Моя проверка компаса подтвердила, что имеется восточная девиация 10°. Теперь все стало на свое место, на душе у меня полегчало, и я решил в честь такого события открыть единственную на борту банку с песочным тортом.
- Я находился на 44°05' ю. ш.— слишком далеко на север: ведь мне надо было проскользнуть мимо Новой Зеландии. Я подсчитал, что желательно спуститься к югу миль на триста. Конечно, лучше было бы все время идти южнее, но ветры мне не подчинялись. Теперь пришла пора отойти на юг, и я лег на нужный курс. Удалось выдержать его почти весь день 31 января, но 1 февраля опять воцарился штиль, и я около шестнадцати часов топтался на месте. Совсем некстати... Пришлось заняться материальной частью — покрасил носовой люк, навел чистоту на яхте, починил бизань. Парус порвался, одна лата вылезла. Я задвинул лату на место, зашил парус.
- В этот день впервые после мыса Горн я увидел признаки суши — кругом плавали водоросли. Суша — редкость в этой части океана, но все же к востоку и юго-востоку от Новой Зеландии есть мелкие острова: Баунти, Антиподов, Кэмпбелл. Очевидно, водоросли приплыли с одного из них, во всяком случае для меня они были признаком, что земля совсем близко. Через два дня появилось множество птиц — вторая верная примета, что на свете есть еще суша!
- До Новой Зеландии оставалось немало миль, но курс уже требовал тщательной разработки. Снос на север был мне вовсе ни к чему, а пробиться на юг оказалось нелегко. На юго-восток — пожалуйста, но это означало отступать, что меня никак не устраивало. Я взялся обойти вокруг света против преобладающих ветров — путь, который кое-кто считал невыносимым для одиночки. Половину земного шара я уже обогнул. Надо пробиваться дальше.
- По мере приближения к Новой Зеландии начались трудности с радиосвязью. Связаться на сравнительно короткое расстояние подчас труднее, чем на дальнее. Меня заболело, как бы Морин не стала волноваться, не получая вестей обо мне, тем более что на всем пути от мыса Горн радио работало прилично. Значит, и тут нельзя сдаваться. Не ответит Веллингтон — может быть, удастся наладить связь с островами Чатем. Временами я слышал вызовы Веллингтона, но мой голос не мог пробиться.
- По-прежнему штормы чередовались со штилями, и налетали они неожиданно, причиняя мне кучу хлопот. Один вознамерился оставить меня без обеда. Я накрыл на штурманском столе, повернулся взять соль — в ту же минуту почти весь обед выскочил из тарелки. Я вернул его в тарелку и съел. Хорошо, что у меня было заведено, поработав с картами и люциями, сразу убирать их.
- В другой раз коварная волна захлестнула кокпит, ворвалась в кают-компанию и дотянулась до моего спального мешка. Я принялся сушить мешок грелкой — но попробуйте в шторм наполнить грелку горячей водой!
- Бывали красивые закаты, когда край неба багровел. Но в этих широтах багровый закат нельзя считать верной приметой. Следующий день мог быть хорошим, ветреным, а мог быть и совершенно отвратительным.

• Глава 5 Новая Зеландия и Тасмания

- Казалось, Южному океану не будет конца. Я перебирал в памяти другие тихоокеанские плавания на малых судах — никто еще не ходил моим маршрутом. Джошуа Сло-кам, отец одиночного мореплавания, прошел вокруг света с востока на запад, но ведь он после Магелланова пролива направился к северу, в теплые широты с россыпью восхитительных полинезийских островов. Чичестер, Роуз, Нокс-Джонстон — мои недавние предшественники в одиночных кругосветках — спустились на юг до ревущих сороковых, но все они шли в другую сторону. Ревущие, можно сказать, ревели им *вдогонку*. Я же намеренно бросил вызов ревущим, они ревели мне *в лицо*. И нечего жаловаться, что продвигаюсь по карте мучительно медленно! Главное — *продвигаюсь*. И спасибо, что у меня такое крепкое и славное суденышко, спасибо, что здоровье не подводит — язвочки, сыпь и прочие мелочи не в счет,— спасибо Морин и моим друзьям за отличную провизию.
- Меридианы, которые представлялись мне барьерами поперек карты, один за другим уступали натиску и оставались позади. Одолев 160° з. д., я ликовал. Еще каких-нибудь 20 градусов — и будет пройдена половина пути вокруг земного шара! Я все еще избегал думать о всем маршруте в целом, мысленно разбивал его на несколько гонок с препятствиями. Еще 16° — и я миную острова Чатем, а там всего 5 градусов до Баунти и так далее. Сознание не мирилось с тем, что надо идти еще 180° до второго правого поворота — у мыса Доброй Надежды, прежде чем начнется длинный финишный этап. И я гнал от себя эту мысль, если не считать обитающей в глубине души твердой уверенности, что так или иначе, рано или поздно я *приду* к финишу.
- В ясные ночи я глядел на Луну и думал об отважных людях, которые ее достигли. И мои собственные проблемы казались таким пустяком! Человек достиг Луны — а я тут переживаю из-за какого-то девятибалльного ветра. Конечно, это рассуждение было скорее философским, чем реалистичным. Мое путешествие не шло ни в какое сравнение с подвигом космонавтов, однако волны, которые нагнал девятибалльный ветер, были предельно реальными. Ох уж эти волны! Шипя, они надвигались на яхту, будто снежные горы. Иногда они захлестывали кокпит, и казалось — громада пенящейся воды поглотит и меня, и «Бритиш стил». Но яхта всякий раз выбиралась на поверхность. А я сидел в каюте и улыбался во весь рот. Не потому, что не боялся — боялся, и не однажды,— а потому что так уж я устроен. Чем опаснее ситуация, тем смешнее она мне кажется!
- Выдержки из журнала:
- «4 февраля. В 10.00 все еще дул восьмibalльный ветер, потом он начал стихать. Просто невероятно, как быстро он угомонился. Осталось беспорядочное волнение, волны мечутся во все стороны. Поминутно меняю парусность: то выберу шкоты, то возьму рифы на бизани, то отдам рифы. Не могу связаться с Новой Зеландией, Морин уже две недели не получает данных о том, где я нахожусь».
- 5 февраля. Отвратительный день — порывистый ветер, шквалы. Сейчас ветер 5 баллов — через минуту 8 баллов. И все зюйд-вест. Пробовал связаться с островами Чатем — ничего не вышло.
- 6 февраля. Весь день налетали шквалы, весь день я только и делал, что лавировал. Сейчас курс южный. Ну и черт с ним, когда-нибудь пойду же я на запад. Но похоже, что все 25 градусов долготы до Новой Зеландии придется брать с боем. Ничего, будут и на нашей улице пассаты. Связался с островами Чатем. Узнал, что в Веллингтоне накопились для меня радиogramмы, больше 300 слов. Почему-то не могли передать их мне через Чатем. Умылся, побрился, сменил белье. Сразу на душе стало легче.
- 7 февраля. Сильные шквалы. Вылил на себя чашку чаю, когда яхта переваливала через волну. Опишу один шквал.
- На горизонте — огромные кучевые облака, сила ветра — 7 баллов. Приближаясь, громада облаков становится все выше и темнее, и вот уже совсем черная. В то же время отмечаю, что заметно выросшие волны покрылись белыми барашками. И вот началось! Сила ветра достигает 11 баллов. Значит, надо браться за румпель. Как только скорость ветра превышает 45 узлов, надо быть начеку. Меня уносит на северо-восток (то есть прочь от Новой Зеландии). Стараюсь по возможности умерить ход яхты. Минут 5—10 дует с невероятной силой. Затем начинается дождь, больше похожий на град. Хлещет по лицу и рукам, забирается под рукава, и скоро я весь мокрый. Первый заряд дождя прошел — за ним следует другой. Капли колют, словно песчинки в бурю. Но вот дождь кончился, и ветра нет, морз вяло бросает яхту туда-сюда, паруса хлопаят. Передышка длится всего минут 5—10, глядишь — опять тебя гонит семibalльный ветер».
- Во время таких шквалов я пою или понукаю «Бритиш стил»: «Давай, «Брит», дуй во весь опор! Покажи дорогу к дому. Морин и Сэмэнта ждут!» Изображаю, будто подхлестываю своего скакуна. Возможно, в пересказе это звучит смешно, но без этих маленьких уловок я совсем мог раскиснуть. А так я хоть и проклинал в душе шквалы, держался довольно бодро.
- Несмотря на непогоду, 7 февраля мне удалось связаться с Веллингтоном и принять все радиogramмы. Кроме того, поймал Англию — почти вся программа была посвящена положению в Ирландии, и я страшно расстроился. Занимался хозяйством, жарил картофель и уронил сковороду, когда яхта скатывалась с волны. Масло разбрызгалось, испачкало весь камбуз.

- 9 февраля радио Чатама передало штормовое предупреждение. Анекдот, да и только: меня уже три дня трепали штормы. В этот день я пересек демаркационную линию времени, однако не стал сразу менять дату — не все ли равно, когда это делать...
- Весь следующий день, 10 февраля, я дрейфовал с гольми мачтами — по всем признакам, нагрянул чатемский шторм. Сила юго-западного ветра колебалась от 9 до 10 баллов. Не очень-то приятно до нервов ждать, когда на яхту обрушится испанская волна. Я попытался сделать несколько снимков, но только намочил камеру. Тогда я расправился с огромной порцией рагу и частично наверстал упущенный сон.
- Шторм, как обычно, сменился штилем, и я решил устроить задним числом «бернсовскую вечеринку». Закрепил шкоты, потом причесался, почистил зубы и приготовил ужин. Пришлось жонглировать кастрюлями, ведь у меня было всего две горелки, но вечеринка состоялась. Рубец удался на славу, с ним хорошо пошла стопочка виски. Я громко читал стихи Бернса, спел все шотландские песни, какие только помнил, выпил за здоровье всех моих друзей. И лег спать.
- Я проспал двенадцать часов и проснулся с дикой головной болью, которой хватило на целый день. Поделом!
- Впрочем, я не очень раскаивался, тем более что грандиозная вечеринка помогла мне встряхнуться. Непрестанный поединок с волнами совсем вымотал из меня душу, а тут я хорошо отключился, выспался и как будто пришел в себя.
- До Новой Зеландии оставалось всего 500 миль. Мне попался заблудший буй, стали появляться новые птицы — верные приметы, что земля близко. Того и гляди, начнут встречаться пароходы. И я решил на ночь поднимать на мачте топовый огонь — столкновение сейчас было бы совсем некстати!
- Учитывая, что несколькими днями раньше была пройдена демаркационная линия времени, я внес 14 февраля поправку в свой календарь. Настроение у меня было приподнятое. Ведь я пересек 180° долготы и теперь считал уже градусы *восточной* долготы от Гринвича. Следовательно, я обогнул половину земного шара, дальше что ни меридиан, то на один градус ближе к дому, тогда как до сих пор каждый меридиан воспринимался только как ступенька к 180°. Отмечая это событие, я открыл очередную банку креветок. И с радиосвязью все наладилось. Я связался не только с Веллингтоном, но и с Оклендом. Веллингтон передал предупреждение о тропическом циклоне «Дора». Правда, до тропиков было далеко, и я надеялся, что циклон обойдет меня стороной.
- Поскольку до земли и зоны оживленного судоходства оставалось немного, я всю ночь сидел на руле и только под утро ложился на час-другой. 15 февраля выдался отличный день, правда, ветер был тихий, а раза два он и вовсе пропал. Был момент, когда я основательно испугался. Я стоял на носу и гресил, наслаждаясь чудесной погодой, вдруг впереди показали буруны. «Риф!» — пронеслось у меня в голове, и я бросился к румпелю. А в следующую секунду я разглядел, что это никакой не риф, а просто кит всплыл на поверхность. Я облегченно вздохнул.
- Несколько дней штили чередовались с тихими ветрами, но солнце сияло всюду, и я отдыхал, используя, так сказать, перерыв перед вторым таймом. 17 февраля встретил первое рыболовное судно — точнее, я видел только его огни. В этот день кончилась первая цистерна пресной воды; она хорошо послужила. Я сказал себе, что в следующий дождь надо будет начать собирать воду. Но острой нужды в воде я не испытывал, а в такую отличную погоду о дожде не хотелось думать. Лежа на солнце, я читал Агату Кристи.
- 18 февраля я решил, что пора кончать перерыв и снова впрягаться в ляжку. Погода все еще была штилевая, но я старался ловить каждое дыхание ветра. Через Новозеландское радио состоялась три радиотелефонных разговора, а члены Новозеландского клуба яхтсменов, обигавших мыс Горн, прислали радиограмму: «Счастливого плавания. Восхищены вашей отвагой». Приятно, ничего не скажешь.
- На «Морской ведьме» навстречу мне вышли телевизионщики, и я полночи просидел у передатчика, наводя их на яхту. Около полудня они наконец нашли меня и взяли интервью для телевидения. Я был рад снова видеть людей, и мы достойно отметили это событие, хотя, разумеется, никто из них не ступил на борт «Бритиш стил». У телевизионщиков были с собой только крепкие напитки, так что я поделился с ними пивом. Обычно журналисты угощают вас пивом. Я с удовольствием поменялся с ними ролями, и ведь мое пиво обогнуло вместе со мной половину земного шара.
- Однако светская жизнь скоро начала меня утомлять. Только «Морская ведьма» отошла, как последовало еще три радиотелефонных вызова. Конечно, мне было приятно поговорить с живым человеком, да и лестно, что люди мной интересуются, но нельзя же целый день только и делать, что отвечать на телефонные звонки! Мне надо было продолжать свой путь, то есть уходить от Новой Зеландии. А фалы все заедали, и, когда я задумал сменить стаксель № 1, его так заело, что пришлось поработать лебедкой.
- По-прежнему держался штиль. Погода была чудесная, ничего не скажешь, но она меня уже не радовала, мне нужен был ветер. Я получил приятную радиограмму: «От яхтсменов Отаго. Попутных ветров и быстрого хода. Гордон Кэли, председатель яхт-клуба Отаго». Поскорее бы начались эти попутные ветры!
- Прокладывать курс здесь было далеко не просто. Огибающая Южный остров, я, чтобы выиграть время, решил идти через пролив Фово, отделяющий Южный от острова Стюарт. Он всего около 25 миль в самом узком месте, и в нем хватает рифов и островков, глядеть надо в оба. Временами ветер ослабевал настолько, что яхта лишь еле-еле слушалась руля. Это осложняло мою задачу — и усиливало досаду. Я поймал себя на том, что становлюсь вспыльчивым, как мальчишка. Когда одна волна захлестнула палубу и окатила меня, я сорвал с себя мокрый джемпер и швырнул его за борт, чуть не плача от злости. Потом мне было очень стыдно.
- Труд — лучшее лекарство от нервов, но в жару и безветрие меня совсем не тянуло работать. Я забрался на мачту и укрепил краспицу, потом составил список других текущих дел, однако ленивый ход и меня превратил в лентяя, приходилось силой заставлять себя что-то делать.
- То и дело встречались рыболовецкие суда, иногда кто-нибудь подходил ко мне поболтать. Помню на редкость красивую шхуну под названием «Эйгом». Ее команда предложила мне свежей рыбы, но я вежливо отказался. Тогда ребята начали расспрашивать меня о моем переходе на веслах через Атлантику, но я считал, что настоящее важнее прошлого, ведь я спешил домой! В самом деле, не останавливаться же только для того, чтобы рассказать им свою историю. И я отдал им мой единственный экземпляр книги «Трудная победа», в которой мы с капитаном Джоном Рид-жуэем описали наш трансатлантический переход.
- 22 февраля пошел седьмой день безветрия. Большую часть дня я провел на руле, только один раз оставил его, чтобы влезть на мачту. Хотел поменять грота-фал, но не смог его выдернуть, пришлось добавить еще один пункт в список очередных дел.
- На другое утро подул восточный ветер — как раз тот, в котором я нуждался, чтобы благополучно одолеть пролив. Час за часом мимо меня скользили берега, и я любовался ими в бинокль. Красиво — и похоже на Шотландию... Однако меня, как ни странно (ведь уже 128 дней находился в море), ничуть не манила суша. Охотно навещу Новую Зеландию, но не теперь! Только вперед!
- Ночью, приближаясь к острову Сентер, я вдруг увидел за кормой рыболовное судно. Мелькали сигнальные огни, команда что-то кричала, мне послышалось слово «риф!». Испугавшись, я живо спустил грот и бизань — и только тут разобрал, что мне кричат: «Ти-ви!»
- Телевизионщикам понадобилось новое интервью. Черт бы их побрал! Я-то думал, что это рыбаки, знатоки здешних мест, предупреждают меня об опасности.
- За ночь ветер сместился к юго-западу, и до утра я почти не выпускал из рук румпель, идя галсами. Мне было не по себе, как будто меня взяли в коробочку. Я не знал точно своей позиции, так как попал в прихотливое течение. Под утро снова установился штиль, и я смог часа два поспать. На рассвете телевизионщики все-таки подошли ко мне и получили интервью.
- Последующие сутки ветер заходил то с одной, то с другой стороны, достигая порой силы шторма. Проведя еще двадцать четыре часа на руле, я почувствовал, что меня одолевает усталость. Как назло, какое-то встречное судно не захотело уступить мне дорогу — пришлось разворачиваться и отходить. А если бы я не свернул, пароход подмял бы меня под себя.
- При дневном свете я опознал на юго-западе остров Солан-дер у выхода (с моей точки зрения) из пролива Фово. Еще немного — и пролив останется позади. Надо только пройти мыс Пуисегюр, и можно считать, что дело сделано. С юга дул штормовой ветер, но это мне было на руку. Я решил: как только миную мыс, завалиться на койку; уже очень хотелось спать.
- Я проспал всю ночь, проснулся уже около четырех утра оттого, что спальный мешок промок насквозь. После погожих дней все течи открылись с новой силой. Дул штормовой ветер. Посмотрел на стрелку анемометра — 45 узлов. Снова лег спать, уже на наветренной койке, и очнулся лишь в 11.30. Видно, я здорово устал.
- Выйдя на палубу, я ахнул. Очевидно, пока я спал, на яхту обрушилась огромная волна, а то и несколько. Стаксель № 1 каким-то образом был выдернут из своего чехла и волочился по воде; фалы оборвались, сам парус тоже сильно пострадал. Многократно отремонтированный стаксель-гик опять сломался, хотя я принайтовил его к палубе. Кают-компанию затопило. Электрическая помпа забастовала, и пришлось откачивать воду вручную; потом я починил помпу. Сломались три ящика с провиантом, и продукты не высыпались только потому, что ящики сломанной стороной прижало к аккумуляторам. В кормовом отсеке полный ералаш, всюду разбросано снаряжение, я три часа его разбираю. Вышел из строя насос от второй цистерны с пресной водой; я еще не брал из нее воду, а тут обнаружил, что и не смогу взять. Пришлось обратиться к аварийному запасу. Правда, в одном мне повезло: неожиданно для себя я обнаружил морковь! Я подозревал, что она где-то лежит, но никак не мог ее найти. А шторм нашел.

- На другое утро — новый сюрприз. Глянул на мачту — а она изогнута крючком! Я поспешил убрать паруса и стал выяснять, в чем дело. Решив, что одна из правых вантин слишком туго натянута, я отдал талреп, но вышло только еще хуже. Надо было лезть на мачту, однако я не мог это сделать тотчас из-за сильного волнения. Оставалось лишь идти дальше с минимумом парусов и молить небо, чтобы все обошлось благополучно. Волнение не унималось весь день, но вечером был красивый закат. И хотя по ту сторону Новой Зеландии примета не сработала, я надеялся, что в Тасмановом море мне больше повезет.
- И примета, в виде исключения, не подвела. За ночь ветер стих, и на рассвете царил почти полный штиль. Я немедленно приступил к делу. Надо было подняться до верха внутренней вантины и добраться до конца отвода. Сидя на беседке, я увлеченно занимался ремонтом, вдруг налетел шквал. К счастью, он оказался не таким уж сильным, и все же расквашивать под вой ветра и гул дождя было далеко не сладко. Переждав шквал, я возобновил работу. Трудоемкая задача, но все-таки мне удалось добиться равномерного натяжения вантин, и мачта выпрямилась, как положено.
- Затем наступила очередь насоса, подающего пресную воду из цистерны. Однако тут меня ожидала неудача. Я не мог его исправить, потому что патрубок сломался, и не мог подключить другой насос, потому что шланги были коротки. Можно снять крышку с цистерны, но это было мне совсем не с руки — как раз над цистерной находились разбитые ящики с провиантом: начнешь поднимать крышку — все рассыпeshь. Не видя подходящего способа добраться до воды, я решил отложить решение этой проблемы. Сама цистерна не пострадала, вода никуда не денется, пока можно расходовать аварийный запас, а во время дождя еще соберу. Если же аварийный запас кончится прежде, чем пойдет дождь, — что ж, тогда возьмусь всерьез за эту цистерну. Словом, дело не срочное.
- Я совершил контрольный обход по всей яхте и обнаружил, что перегорела лампочка ходового огня с правого борта. Стал искать запасные лампочки — нету! Я не верил своим глазам. Как же так, ведь я старался ничего не забыть... Пришлось позаимствовать лампочку гакабортного огня.
- Следующее рандеву для передачи почты и судового журнала было назначено в заливе Сторм у Тасмании. Я надеялся дойти до Тасмании от Новой Зеландии за семь дней, однако забота о мачте вынудила меня уменьшить площадь парусности, да еще меня притормозил последовавший за штормом штиль, и я уже похоронил надежду уложиться в срок. Правда, больше чем на сутки опоздать не должен.
- Хотя дел у меня хватало, я старался каждый день уделять время чтению. Во-первых, для отдыха; во-вторых, чтобы ум не задремал. В Тасмановом море я прочел «Странное плавание Дональда Кроухэрста». Книга меня глубоко взволновала, а местами и возмутила. Я записал в журнале:
- «27 февраля 1971 года. Читаю книгу о Кроухэрсте. Печально. И невероятно. Интересно, что будут говорить, если я погибну. Дескать, не подготовился как следует или еще какую-нибудь чушь. До чего может дойти извращение! В книге сказано, что он был никудышный штурман, брал высоту солнца только один раз утром, иногда еще и в полдень, пользуясь упрощенным способом. Почти никогда не брал одновременно высоту звезд и планет. Я бы сказал, что автор ничего не смыслит в практике штурманского дела. Возьмись он комментировать мои методы, я бы выглядел неважно! Иногда я по три-четыре дня совсем не беру высоту солнца, и ни разу — ни разу — не брал высоту планет и звезд. И я всегда пользуюсь упрощенным способом. Дело в том, что в открытом море точность определения большой роли не играет. Ошибись на 20, даже на 100 миль — ничего страшного не произойдет. Люди, которые говорят об «одновременном наблюдении звезд и планет», отбивают у других охоту выходить в дальние плавания. А такие плавания надо поощрять. Потому что дальнее плавание, с командой или без нее, — прекрасная вещь. Отлично понимаю Муате-сье, который сказал, что в путешествии искал спасения своей души. Другие судят иначе. Им я отвечаю: «Идите к своим офисам, к вечерней стопке джина, к сплетням, скандалам. Вам никогда не понять всей прелести почти (повторяю — почти) пуританского взгляда на жизнь».
- Еще выдержки из журнала:
- «28 февраля. Спешу на рандеву в Сторм-бей. Хорошее место для встречи! Неспроста этот залив называли Штормовым! Здесь всюду бушуют южные ветры. Уповаю на милость небес — авось пронесет.
- На второй завтрак съел рождественского цыпленка с жареным картофелем, выпил глоток вина и вспомнил подходящую к случаю молитву.
- Радио Хобарта сообщает о шторме и граде. Скоро в этих широтах наступит зима; похоже, вот-вот солнце уйдет в северное полушарие. Теперь главная проблема — пройти мыс Доброй Надежды.
- Перевел стрелки на час назад. Приятное событие!
- 1 марта. В 17.15 надо мной прошла огромная дождевая туча, потом вдруг свернула на юг, потом на юго-восток. Затем ушла под ветер, при этом сила ветра с 5—6 баллов упала до двух. Не знаю отчего, но мне вдруг стало страшно, очень страшно. Я поспешил убрать паруса. Сейчас все в норме, но в ту минуту у меня было предчувствие беды. Поразмыслив над этим эпизодом, я спрашиваю себя: случись это между мысом Горн и Новой Зеландией — стал бы я убирать паруса? Ведь сила ветра не превысила 6 баллов, можно идти под гротом. И я отвечаю: нет, я не убрал бы паруса. Продолжал бы идти по-прежнему. Почему же так вышло? Мне кажется, на меня повлияло общение с другими людьми после долгого перерыва. Оно каким-то образом выбило меня из колеи».
- Да, на этом отрезке пути я был выбит из колеи и мог объяснить это исключительно встречей и беседами с людьми около Новой Зеландии. Но ведь после встречи с «Ин-дьюренсом» у мыса Горн ничего подобного не было. Может быть, потому что в тот раз встреча была очень короткой, прямое общение длилось всего несколько минут. Новозеландские рандеву действовали совсем иначе, после них на меня нашла какая-то робость, неуверенность, мне начали чудиться всякие ужасы. Я с тревогой думал о предстоящем рандеву у Тасмании. Скорей бы уж оно осталось позади! По правде говоря, я готов был обойтись без него. Если бы не письма от Морин, я, пожалуй, все рандеву отменил бы. Поступи я так — что сказали бы люди обо мне? Что я помешался?
- Приступы хандры повторялись, мне стоило немалого труда справляться с ними. Шел пятый месяц моего одиночества в океане — четыре месяца я наедине со своими мыслями, один несу все бремя ответственности за яхту и за себя. Нет, я не стал человеконенавистником, я с нетерпением ждал конца плавания. Но встречаться с людьми, пока оно длилось... В общем разница тут примерно такая же, как если бы идти спокойно посреди океана или лавировать у берегов. В открытом море опасаться нечего, а стоило мне приблизиться к суше, как я тотчас начинал думать о всяких опасностях, обо всем том, что могло подвести. Наверное, этим объясняется, почему меня так напугала дождевая туча. Я боялся не чего-то в частности, мне вообще было страшно. Вероятно, встречи с телевизионщиками и рыбаками у Новой Зеландии, разговоры с людьми, дом которых находился неподалеку, которые, расставшись со мной, вскоре возвращались домой, для которых я был всего лишь случайным эпизодом в их повседневной жизни, — все это, как мне кажется, посеяло сомнения в моей душе: ведь я был один на малом суденышке, и мне до дома предстояло еще пройти не один десяток тысяч миль.
- Разбираясь в своих чувствах, силясь совладать с ними, я, как мне кажется, во многом постиг психологию людей, избирающих уединение, отшельничество, любящих одиночные приключения. И узрел кое-что в своей собственной психологии. Не могу сказать, чтобы я остался доволен. Выяснилось, что есть вещи, которых мне надо остерегаться. Не подумайте, что я только и делал, что копался в собственной душе. Ничего подобного. Большею частью моя голова была занята чисто практическими вопросами: какие паруса поставить или убрать, чтобы выжать максимум из яхты, какой курс выгоднее, как исправить ту или иную поломку, что приготовить на обед. Но, оставаясь наедине с собой, человек невольно задумывается над жизненными проблемами. Не скажу, чтобы мои мысли были очень глубокими. Но из песни слова не выкинешь.
- Я размышлял о будущем. Что ожидает меня впереди? Я не знал (и сейчас не знаю). Некоторые мысли я изложил в письме Филу Уолфиндену, которое собирался передать при очередном рандеву.
- «После девяти лет в парашютных войсках, — писал я, — я, наверно, только и гожусь на такие дела, как это. Из парашютных войск не вынесешь ничего такого, что может пригодиться в гражданской жизни...»
- С горечью думал я о том, как неохотно многие британские фирмы берут на работу новых людей.
- «Что плохо у нас в Соединенном королевстве, — продолжал я, — так это предубеждение компаний против свежих идей, новых сил. В Америке человек за свою жизнь может поменять профессию три-четыре раза, а у нас, если стал счетоводом, так на всю жизнь и счетовод. Если у тебя нет 99-летнего стажа в качестве клерка, тебя даже рассылным не возьмут».
- Разве это справедливо? Вероятно, на моих рассуждениях отразилось и то, что мне самому с шестнадцати лет пришлось сталкиваться с немалыми трудностями. Видишь, как люди выполняют работу, которая тебе вполне по силам, и знаешь, что тебе этой работы не видать, как своих ушей. Меня это возмущало. Правда, грех был бы сетовать, что мне вовсе не предоставлялось никаких шансов проявить себя. Ведь получил же я «Бритиш стил» — превосходный шанс. Разумеется, от меня потребовались определенные усилия, чтобы добиться своего, чтобы я вот сейчас был в Тасмановом море на борту яхты, завершающей кругосветное плавание. Но я был многим обязан другим людям, которые пошли на риск, сделали ставку на меня. И я пытался выразить свою благодарность Филу Уолфиндену:
- «Для меня совершенно очевидно, что без тебя мы никогда, ни за что не уложились бы в срок. Только твоя непреклонная верность делу, твои неустанные усилия позволили мне стартовать 18 октября. Я не нахожу слов, чтобы выразить свою благодарность».

- А как выразить свою благодарность Фрэнку Элину? Когда у мыса Горн сломался мой автопилот и я сообщил об этом по радио домой, Фрэнк тотчас заказал новые детали и предложил выслать их к месту какого-нибудь очередного рандеву. Я отказался. Это вовсе не было выражением неблагодарности — я очень, очень благодарен Фрэнку. Но мне хотелось обойти вокруг света с тем снаряжением, с которым я стартовал. Будет капризничать, будет ломаться — я должен сам, своими силами исправить, наладить. При серьезной аварии, которая вынудила бы меня зайти в порт, я, конечно же, отремонтировал бы и автоматическое рулевое устройство. Но пока можно было идти так, я предпочитал идти так. Надеюсь, что Фрэнк и все остальные, кто участвовал в этом деле, поймут меня. Думаю, что поймут.
- 2 марта до Тасмании оставалось 110 миль, а меня сковал штиль. Если бы не этот штиль, я еще мог рассчитывать пройти за семь дней от Новой Зеландии до Тасмании, теперь же нечего было и надеяться на это. Над Тасманией установилась «область высокого давления», и я ровным счетом ничего не мог с ней поделать. Я продолжал писать письма для передачи при рандеву и позволил себе выпить стопку виски.
- Штиль затянулся. Слово журналу:
- «3 марта. Черт-те что -- 13.00, я все не двигаюсь с места. Опять над Тасманией «область высокого давления». По мне так лучше шторм. Штили меня выводят из терпения. Хорошо, если тебе некуда спешить, но ведь я спешу. С каждым днем солнце все дальше уходит к северу, значит, жди, что погода испортится всерьез.
- Жаль, что надо подходить к Тасмании. Честное слово, я предпочел бы промахнуть мимо, если бы не письмо от Морин. Я здорово истосковался по новостям из дома. Тревожусь за Морин и Сэмэнту.
- Над яхтой пролетел самолет с кинооператором. А у меня на гроте риф. Я представил себе, как летчик говорит:
- «Парень страшется!» А дело все в том, что риф дает мне лучший баланс. И пусть сухопутные крысы чешут языки по этому поводу!»
- Я попробовал разыскать по радио Питера Джонса-Эванса; он был шафером на моей свадьбе, а теперь жил в Тасмании. Наладил связь, но мне сообщили, что Питер будет дома только вечером. Второй раз я застал его, мы поболтали всласть. Я узнал, что он занял руководящую должность в своей компании, дела идут хорошо. Словом, я отвел душу. Настроение сразу поднялось, а тут еще выяснилось, что оператор радиостанции родом из Эдинбурга. Он заверил меня, что я вполне приличный радист. (На то и земляк, чтобы похвалить!)
- После радиосеанса я вернулся к рулю. Ловя слабенький ветерок, «Бритиш стил» шла со скоростью 2 узла. Ночь выдалась чудесная, но мне быстро надоело ею любоваться, я спустился вниз и поджарил рис с керри, открыл банку драгоценных креветок. Не забыл и глоток вина.
- Весь следующий день — 4 марта — держался штиль. Я ровным счетом ничего не делал, только отдыхал — и чувствовал себя отменно. В 20.00 потянул ветерок с северо-востока, и я сразу развил ход. Передал по радио, что место рандеву переносится из залива в точку около мыса Рауль,— при норд-осте залив оказался у меня с подветренной стороны. Рандеву состоялось 5 марта в 08.05. Вот последняя запись в журнале, который я передал:
- «4 марта. В придачу к встречным ветрам и течениям у меня теперь еще две заботы: 1) южные шквалы; 2) скорее бы миновать мыс Доброй Надежды. Даст бог, справлюсь и с этим».
- **Глава 6 Самый трудный океан**
- После Тасмании мое плавание приняло другую окраску. Половина земного шара была уже пройдена, и, хотя оставалась еще половина, все-таки теперь я мог сказать себе, что иду домой. Следующая важная веха — мыс Доброй Надежды, дальше я окажусь в водах, где ходил вместе с Морин. И пусть до мыса Доброй Надежды еще далеко, все равно он маячит на горизонте.
- Не подозревая, что впереди самая тяжелая часть пути, я прощался с Тасманией в радужном настроении. После рандеву у меня была целая папка писем, а миссис Паркер, супруга человека, который передал мне письма, прислала большой букет цветов. Я поставил их на камбузе, и они украсили все мое маленькое суденышко.
- Встреча с людьми у Тасмании не выбила меня из колеи так, как рандеву у Новой Зеландии. Может быть, потому что она длилась меньше, мы уложились в каких-нибудь 2 часа. Да и то эти 2 часа показались мне чрезмерной задержкой, но я был сам виноват — слишком заболтался!
- Дул крепкий ост силой 7 баллов; приятно было для разнообразия идти с попутным ветром. Весь остаток дня я провел на руле, потом стало невмоготу, и я спустился в каюту, чтобы немного поспать. Если вычтешь два часа на рандеву, я был на руле 27 часов и здорово устал. Перед тем, как ложиться, связался с Хобартом, чтобы сообщить свои координаты, и мне сказали, что со мной хочет говорить Мельбурн. Оказалось, там у микрофона ждал мой брат Роберт! Он приехал в Австралию три года назад и неплохо устроился. До чего же приятно было поговорить с ним!
- Проснувшись на другое утро, 6 марта, я увидел, что царит почти полный штиль. Метеосводка посулила мне 3 балла, на самом деле было похоже на ноль баллов. Я перечитал все письма, упиваясь новостями от Морин и всех остальных. Глядя на чудесную фотографию Сэмэнты, я подумал: «Надо же, как выросла!» Особую радость доставило мне письмо учеников седьмого класса одной из Хоикских школ. Они молодцы, что написали, и мне хотелось бы, чтобы они знали, как много их письмо значило для меня.
- Я обдумывал тактику плавания на этапе до мыса Доброй Надежды. Подняться севернее, примерно до 40° ю. ш., держась поближе к берегам Австралии? Или оставаться на уровне 45° ю. ш., пока мыс не окажется в пределах досягаемости? Решил держаться южнее, если только скверная погода не вынудит меня отойти на север.
- Следующие несколько дней из-за штиля я почти не двигался с места. Чтобы не поддаться лени в такое время, когда надо было маневрировать парусами, ловя дуновение ветерка, я перечитал письмо школьников из Хоика. И ко мне вернулась решимость трудиться не покладая рук. В журнале я записал:
- «Если ребят увлекает мое плавание, значит, в нем на самом деле есть большой смысл. Честное слово, приятно, что это плавание их заинтересовало».
- Меня насмешило Мельбурнское радио. После очередной метеосводки диктор сказал: «Просим идущие в Порт-Филип яхты сообщить свои координаты и предполагаемое время прибытия судна. А то тут девушки звонят и волнуются!» И тотчас эфир заполнили позывные разных яхт — каждый яхтсмен был уверен, что его девушка тоже волнуется...
- Потом я слушал музыку, и нахлынули воспоминания о школьных годах. В частности, вспомнился мне случай с лошадей — неприятный случай, после него я до сих пор боюсь лошадей, меня не заставишь к ним близко подойти.
- Однажды я гулял с девочкой по имени Пегги. Мы пересекали поле, где паслась лошадь; вдруг она помчалась галопом в нашу сторону. «Бежим!» — крикнул я. «Зачем? Она добрая», — возразила Пегги. Но я не стал проверять доброту лошади и бросился наутек. Подбежав к Пегги, лошадь остановилась, и девочка стала ее гладить. Потом оглянулась — где же претендент на рыцарское звание? А он стоял за оградой. Пегги хохотала до слез, мне же было ничуть не смешно.
- Почти весь этот день держался туман, но вечером выглянуло солнце. Ветер был по-прежнему слабый, однако попозже на горизонте появились тяжелые облака, и я понял, что надо ждать бури. Она медлила, я пребывал в напряженном ожидании всю ночь и следующий день. Нет хуже — ждать шторма. Когда он уже разразился, с ним вскоре свыкаешься, но ждать его начала — чистая пытка. 10 марта я прошел всего 44 мили, но на другой день подул западный ветер силой 5—6 баллов. Я давно соскучился по хорошему ходу и пошел юго-западным курсом под зарифленным гротом, бизанью и стакселем № 2. А когда ветер сместился к юго-западу, я смог идти почти точно западным курсом.
- Ветер недолго продержался, скоро «Бритиш стил» опять поплелась кое-как. Тихий ветер, безветрие... Но море было отнюдь не гладким, его избородила послештормовая зыбь. Я решил остановиться и спокойно послушать радио. Потом несколько часов колдовал румпелем, чтобы заставить яхту идти. Наконец отчаялся — лучше уж убрать все паруса и лечь спать. С какого паруса начинать?.. Пока я думал об этом, на ум почему-то пришла детская песенка, которую мы пели вместе с Сэмэнтой: «Взялись за руки, по кругу пошли...» Мне представилось, как мы пели эти слова в последний раз, я сказал себе: «Да ведь там малышка папулю ждет», снова проникся решимостью продолжать ход и не стал убирать паруса.
- Вместо этого я решил приготовить себе чашечку чая. Однако меня подстерегали затруднения, которые теперь кажутся смешотворными, а тогда вывели меня из себя. До сих пор я пользовался аварийным запасом воды, так как все еще не придумал способа доставать ее из цистерны. Но запас кончился, и волею-неволей надо было приниматься за строптивную цистерну. Отыскав запасной насос, я накачал воды в канистру. А так как я еще не пользовался этим насосом, он был весь в масле. И чай получился с явственным привкусом. Но я не мог позволить себе вылить воду, и пришлось пить этот тошнотворный чай. Ничего, этот случай заставил меня призадуматься. И я сообразил, что мной нарушено кардинальное правило: я израсходовал аварийный запас, не наполнив впрок ни одной канистры. Если вдруг придется оставить яхту, что я возьму с собой на спасательный плот? Нет, так не годится, что-то надо предпринять. Видно, сознание этого заставило шарики в моем мозгу вертеться поживее, потому что я вдруг понял, как переместить воду из строптивной цистерны в другую, с исправным насосом. Маленький аварийный насос не годится: долго качать и вся вода будет с маслом. Но ведь у меня есть переносный трюмный насос! Он вполне подойдет. И уж я не забуду накачать воды в канистру на случай серьезной аварии.

- Неустойчивые ветры чередовались со шквалами. Приподнятое настроение, с каким я уходил от Тасмании, дав-но улетучилось, я все сильнее хандрю. Эта часть океана мне зовсе не нравилась. Сплошное уныние: нескончаемая череда валов с широкими ложбинами напоминала мне мрачные ландшафты Дартмута.
- Я по-прежнему хандрил к югу, шел около 44° ю. ш., и с приближением осени становилось заметно холоднее. Дважды шквалы сопровождалась неприятными происшествиями: ветер вдруг круто менял направление и «Бритиш стил» становилась на дыбы собственными парусами. Она благополучно, без поломок выдержала эти испытания, но мне все же было не по себе.
- Вообще я чувствовал себя паршиво. Может быть, переутомление? Или какой-нибудь психический надлом? Один случай особенно меня озадачил. Приняв по радио сигнал точного времени, я пустил секундомер и пошел за секстаном. И что же я сделал? Открыл дверцу духовки и минуты две стоял и тарасился внутрь! Потом громко сказал: «Какого черта ты ищешь в духовке?» Пришлось основательно напрячь мозги, прежде чем я вспомнил, что мне нужен секстан, чтобы взять высоту солнца. Надо было как-то перебить это дурацкое состояние. Я составил список необходимых дел и приступил к работе: сменил грот-фал, залатал грот, залатал паруса.
- Мне подумалось, что стоит все же отойти немного к северу,— может быть, там будет теплее. Скажем, до 40° ю. ш., но не дальше. 16 марта Сиднейское радио предупредило, что следует ожидать «ураганных ветров скоростью до 70 узлов». Нас разделяло больше 1000 миль, тем не менее я вызвал Сидней, и, представьте себе, мне ответили! Выяснилось, что упомянутые ветры мне не угрожают. Слышимость была отличная, лучшая за последние 800 миль пути.
- Из-за проблемы с водой я уже целую вечность не мылся как следует, теперь же, когда она была решена, постановил привести себя в порядок. Помылся, побрился, сменил белье, все грязное выбросил за борт. На душе сразу стало легче. Через Аделаиду я отправил радиogramму Британской стальной корпорации: «Интересует ли вас предполагаемое время прибытия моего судна?» Передал — и сам чуть не помер со смеху, представляя себе, как Морин говорит: «Ну, мой муженек зазнался!» Но ведь надо же предупредить людей, так почему не сделать это теперь, хотя меня отделяла от дома половина земного шара?
- 19 марта выдался счастливый день. Я задумал достать из моих запасов бифштекс и пирог, но для этого надо было сперва извлечь рыболовные снасти. А под снастями на нижней полке шкафика лежало что-то, накрытое оберточной бумагой. Я поднял бумагу и увидел *горючее для зажигалки!* Почему я не нашел его, когда шел мимо мыса Горн и должен был беречь спички, хотя мерз, как пес? Ладно, зато теперь не надо трястись над спичками.
- Но море не дает вам долго предаваться благодушию. Вскоре, после того как я нашел горючее, яхта сильно накренилась, и бутылка кетчупа, слетев на пол, все окрасила в красный цвет — переборки, каюту... Пришлось помучиться, наводя порядок.
- Журнал показывает, как скакала кривая моего настроения в эти дни.
- «20 марта. Связался с Пертом и договорился о новом графике связи на ближайшие три недели. Я подготовил себя психологически к долгой борьбе с ветром на пути к Южной Африке. Ветры непостоянные, море ухабистое — словом, морока страшная. Все равно дойду до цели!
- 21 марта. Меня сильно заботят паруса: они здорово потрепаны. Мне бы штиль сейчас, а то, пока есть ветер, останавливаться неохота.
- Если бы кто-нибудь видел мою лавировку, записал бы меня в сумасшедшие. Иду напролом, только брызги летят, гребни захлестывают яхту. Стоя около бизани, я орал песни, даже приплясывал (конечно, держась рукой). Потом делал вид, что подхлестываю яхту, и кричал: «Давай, «Брит», покажи дорогу домой!» Да, когда после дохлых ветров наконец развиваешь ход, счастлив, пусть даже бушует шторм.
- 22 марта. Около 12.00 убрал паруса. Причина — огромные валы. Я еще таких не видел. Высота около 20—30 футов, но ложбины не такие широкие, как при зыби, волны идут сразу одна за другой. Ветер юго-восточный, тихий, 1—2 балла; когда вал проходит под яхтой, она скатывается назад, а гребень обдаёт ее брызгами. Странное чувство — ты всецело во власти волн, со спущенными парусами не поманеврируешь. Этот район выводит меня из себя своим непостоянством.
- Пожалуй, сегодня я впервые по-настоящему ощутил свое одиночество. Весь день думал о Сэмэнте и Морин. Плохо так хандрить. Правда, припадки длятся недолго, но до чего же мутноно на душе, особенно от сознания, что все мои усилия будут ни к чему, если мне предопределено погибнуть. Перед лицом могучих стихий — моря, неба, волн — поневоле чувствуешь себя ничтожным. 23 марта. Ветер северо-восточный, 4 балла. Я весь день сидел на руле. Как ни стараюсь, не могу заставить яхту идти по ветру с закрепленным румпелем — или с незакрепленным. Конечно, неустойчивость ветра не облегчает мне задачу. Эти непостоянные ветры изматывают душу. Не сумма физической и психической нагрузки, а одна только психическая. Зато очень тяжелая, страшно на нервы действует. Физическая нагрузка не так уж и велика: я не с такой справлялся. Лишь бы духу хватило, дух всегда сдает раньше, чем тело.
- Я снарядился на восемнадцать месяцев, так что запасов достаточно. Внушил себе, что легко справлюсь с задачей, если прошел от Горна до Новой Зеландии за 56 дней. Впрочем, этот аванс мне пригодится. Собрал около 5 галлонов воды.
- 24 марта. Замечаю, каким важным фактором становится пища. Только управлюсь с едой, как уже думаю, что приготовить в следующий раз. Это не голод и не жадность — просто мне нужно отвлечься. Бывает, задумав что-то приготовить, а потом забуду и стряпаю что-нибудь совсем другое.
- Только что по радио передали, что Фрэнк Синатра оставляет эстраду. Жаль, такой великолепный артист, он миллионам доставлял радость.
- 25 марта. Грот начал рваться, я схватил его несколькими стежками. Нажал хорошенько на иглу, а она возьми да соскользни с гардамана. И вонзилась мне в ладонь почти на половину длины. Продезинфицировал, перевязал — все равно рука болит и опухла немного. Только бы не было заражения!
- 26 марта. Вот это находка! Я копался в ящиках рабочего отсека, искал шплинт и обнаружил банку с галетами. Здорово! Я ведь думал, что взял всего одну банку, а она давно кончилась. Теперь к утреннему кофе будут галеты».
- В число дел, которые я наметил, когда поймал себя на том, что тарасю в пустую печку, входило сменить грота-фал. Он сильно истерся — того и гляди, лопнет. Но осуществить свои благие намерения я все не мог из-за погоды: нет ветра — идут высоченные валы, есть ветер — нечего и думать о том, чтобы лезть на мачту. Но вот в тот день, когда я нашел галеты, 26 марта, выдался наконец удобный случай. Ветер стих, и, хотя по-прежнему катила высокая зыбь, на более сносные условия не приходилось рассчитывать. Для начала я хорошенько продумал, как действовать, чтобы новый грота-фал не переплелся со старым. Заранее приготовил весь инструмент, чтобы, добравшись до топа, не обнаружить вдруг, что гаечный ключ не тот. И приступил к работе.
- Обилие шагов и бугелей у топа не позволяло достаточно высоко подняться на беседке. Надо было стоя дотягиваться до блока, и я провозился час сорок пять минут. Не так-то просто, цепляясь за шестидесятифутовый маятник, орудовать двумя гаечными ключами. Но я проявил нужную выдержку и справился с задачей. Заодно я обнаружил, что первый блок грота-фала чуть не протер дыру в металлической мачте. С этим я ничего не мог поделать, оставалось лишь молить небо, чтобы мачта выдержала еще 14 тысяч миль...
- Мой лаг отказал вскоре после Тасмании — вероятно, оброс ракушками. Да я и не очень в нем нуждался, потому что привык уже на глаз определять скорость «Бритиш стил», и эта неисправность меня не заботила. В общем-то похоже, что я недооценивал скорость (не исключено, что подсознание толкало меня на это, ведь когда я потом брал высоту солнца и вычислял истинные координаты, получался выигрыш!). В тот день, когда я возился с грота-фалом, удалось 3 раза взять высоту солнца, и получился совсем маленький треугольник, если учесть, как меня качала зыбь. Вычисление дало координаты 38°20' ю. ш., 116°00' в. д. Я предпочел бы оказаться несколько южнее, но это зависело не столько от меня, сколько от ветра. В остальном результат меня порадовал: я оказался заметно ближе к Южной Африке, чем предполагал. И можно было переходить на последний лист карты Южного океана. Но я не стал с этим спешить. Листы отпечатаны с запасом, находят друг на друга, вот я и решил идти по старому листу до самого конца, чтобы на новом начинать не от самого края! Смешно? Теперь, задним числом, — пожалуй, но тогда эти маленькие уловки были мне очень нужны; они самым настоящим образом помогли мне не падать духом. Нет, правда, мореплавателю-одиночке *должен* прибегать к маленьким хитростям, чтобы обстоятельства не оседлали его, чтобы оставаться хозяином положения.
- В честь победы над грота-фалом я приготовил себе на ужин рубец и откупорил бутылку виски — третью с начала плавания. Как видите, я не страдал запоем, одной бутылки мне хватало месяца на два. И все же за потворство своим вождениям я расплатился болью в животе. Подозреваю, что рубец и виски тут не при чем, а виновата была баночка маринованных овощей, которая долго стояла открытой. Вкус мне сразу показался подозрительным, однако я безрасудно пренебрег сигналом. Почти сутки мучился я животом, наконец умаслил его заварным кремом.
- С 27 на 28 марта около полуночи налетел свирепейший шквал, сила ветра внезапно возросла до 10 баллов. Пришлось скорехонько убирать все паруса. Закрепляя их, я услышал грозное шипение, и могучая волна накрыла всю яхту от носа до кормы. Втиснувшись между двумя свернутыми и закрепленными парусами, я вцепился руками-и в штаяги, чтобы меня не смыло. Как ни странно, обошлось без поломок.
- Погода держалась скверная, буйный ветер то и дело менял направление. Я перешел на новый лист карты, где обозначена Южная Африка, но до нее было так далеко, что я сложил лист втрое, чтобы чудовищное расстояние не обескураживало меня.

- Живот прошел, и я решил приготовить рождественский пудинг, а чтобы сберечь воду, парил его над соленой водой. Мне не повезло, в разгар пропарки налетел шквал, и часть соленой воды попала в пудинг. Чтобы исправить дело, я вылил на пудинг мини-бутылочку бренди, и получилось вполне съедобно, даже вкусно.
- Пока я уписывал пудинг, состоялась потешная встреча с альбатросом. «Бритиш стил» шла со скоростью около 4 узлов, в это время птице пришлось в голову сесть на воду прямо на нашем пути. Яхта чуть не подмяла ее. Чтобы взлететь, альбатросу нужен разбег, и он побежал боком, не уступая нам дорогу. Я ничего не мог для него сделать. Изменишь курс — только хуже будет. Впрочем, мне кажется, что он вовсе не подвергался серьезной опасности, вся эта акробатика была просто-напросто комедией. Альбатрос благополучно взлетел, а я от души посмеялся.
- 1 апреля я передал для Британской стальной корпорации радиogramму, сообщая, что собираюсь подойти к устью Хэмбла 7 августа. В глубине души я рассчитывал, что адресат сделает поправку на первоапрельское настроение. Но шутка шуткой, а дата основывалась на тщательных вычислениях. И на самом деле я прибыл на родину 6 августа.
- Но в день, когда отправлялась радиogramма, до 6 августа еще было далеко, и меня больше всего заботило, насколько ракушки затормозят ход яхты. Я их давно заметил и чувствовал, как они мешают. 2 апреля полез в воду, чтобы осмотреть корпус. Вода была холодная, и я облачился в гидрокостюм. Увиденное потрясло меня. Несчетное множество ракушек, каждая длиной около шести дюймов, облепило «Бритиш стил». С дыхательной трубкой я провел в воде почти два часа, пытаясь очистить корпус, но видимого успеха не добился. Вернувшись на борт, стал ломать голову: как же быть? Если ракушки отнимают один узел, это составит 24 мили в сутки, или — страшно подумать — 168 миль в неделю. Я взвесил даже возможность где-нибудь подойти к берегу и очистить корпус яхты, но тут же отверг этот вариант. Больше всего ракушки тормозили ход при тихом ветре — значит, надо просто-напросто держаться южнее, где можно ожидать сильных ветров. Вот и все, что я могу сделать, да еще набраться терпения...
- С терпением как раз в эти дни обстояло плохо — я почему-то очень сильно беспокоился за Морин. Чтобы отвести душу, заказал на 8 апреля радиотелефонный разговор с ней. Я страшно волновался, накануне вечером тщательно побрился — нельзя же небритым говорить с Морин! Журнал рассказывает о состоянии моей души:
- «3 апреля, суббота. В 10.07 по Гринвичу соединили с Морин, я услышал последние новости. И до чего же я обрадовался — обрадовался и расстроился, потому что голос ее звучал невесело. Вероятно, ожидание действует ей на нервы. Ничего удивительного. Ее, конечно, без конца спрашивают, как идет плавание, и ей от этого не легче. Затем трубку взял а Сэманта, я был счастлив. Верна себе, напомнила, чтобы я не забыл привезти обещанный подарок. Поговорив минут шесть, мы простились. А через полчаса я сказал себе: «Черт с ним!» — и повторил вызов. Увы, Морин куда-то вышла. Я говорил с ее матерью, она сказала, что Морин сильно тоскует и звонок расстроил ее. Получилось, что лучше было вовсе не звонить, но я все-таки заказал разговор на завтра. Надо как-то исправить ей настроение.
- 4 апреля. Пробовал связаться с Морин. Как назло, не застал ее дома (я не предупредил ее, что позвоню). Сделаю еще попытку завтра.
- 5 апреля. Дозвонился до Морин. Выяснил, что ей нездоровится, врач посоветовал отдохнуть. Собирается поехать с подружкой. Вот и хорошо, пусть отдохнет! Рассказала, что у моей сестры Исабел родился мальчуган, его назвали Чзем. Интересно будет поглядеть на него.
- Записал разговор с Морин на ленту. Как соскучусь по ее голосу, могу послушать. Жаль, Сэманта в этот раз была в детском саду, а то и ее записал бы». Великое изобретение — радиотелефон, с ним дальние плавания на малых судах приобрели совсем другой характер. Правда, я не уверен, что он приносит только радость, — иногда он сеет тревогу в душе. Без радио мореплаватель-одиночка исчезает на несколько месяцев, и пусть даже сердце болит от полной разобщенности с любимыми и близкими, ему легче настроиться на философский лад и примириться с разлукой. То же можно сказать про остающихся дома, они знают, что не один месяц пройдет, прежде чем поступят какие-нибудь вести, и приспосабливаются к ожиданию. Радио может придать сил и бодрости, но иногда после разговора с любимыми, как подумаешь, что вас разделяет океан, разлука воспринимается еще острее. Мне разговоры с Морин давали очень много, но я не уверен, что для нее они были благом. Размышляя об этом теперь, я лишний раз убеждаюсь, что для Морин мое плавание было куда более тяжелой нагрузкой, чем для меня. И я еще лучше осознаю, что нахожусь перед ней в неоплаченном долгу.
- Как всегда, лучшим противоядием от хандры был труд. Против ракушек я был бессилен, но в моих возможностях было выжимать ход из «Бритиш стил». Пусть для этого надо проводить нескончаемые часы на руле и без конца менять паруса, лоя малейшее дыхание ветра, — я готов! Острее, чем когда-либо, сказывалась поломка автопилота. То ли усталость накопилась, то ли мысль о предстоящем долгом переходе до Южной Африки особенно сильно угнетала меня после трудного этапа от мыса Горн до Новой Зеландии — не знаю, но мне приходилось заставлять себя работать. За эту летаргию я расплатился 8 апреля.
- Я проснулся после полуночи и услышал, что ветер свежее. Надо было оторваться от койки, выйти на палубу и действовать, однако я поленился. Не меньше часа лежал и слушал, мечтая о том, чтобы ветер поумерился. Но ветер не внял моим желаниям, и в 02.45 стало ясно, что мне придется все-таки встать. Я живо оделся и поспешил на палубу, чтобы убрать грот. Ветер со страшной силой давил на парус, мешая его опускать. Поединок с парусом потребовал таких усилий, что у меня заболели руки и ноги. И я сделал то, чего раньше не позволял себе: бросил грот и спустился в кокпит, чтобы несколько минут передохнуть. До сих пор я никогда не оставлял парус незакрепленным, а тут пренебрег этим правилом.
- Когда я вернулся к гроту, ветер неистово трепал его, стараясь разорвать в клочья. Обычно, свертывая парус, я приседал и нагибался над закрепленным гиком, используя его как опору. На этот раз гик не был закреплен.
- То, что произошло в следующую минуту, не записано в моем журнале. Я намеренно опустил этот эпизод, ведь после randevу у берегов Южной Африки журнал мог попасть домой раньше меня, а мне вовсе не хотелось, чтобы Морин узнала, что в ту ночь вуде не стала вдовой. Но я подробно описал случившееся в письме Фрэнку Элину (строго-настрога наказав ничего не говорить Морин).
- «Дорогой Фрэнк, Мне сейчас очень трудно отвечать на твое письмо, я нахожусь в нокадауне. В журнале об этом ничего не будет сказано, и очень прошу тебя не передавать Морин. Я не дурачу тебя, не тот случай, я оглушен случившимся и только поражаюсь, как яхта выдержала.
- Дня два назад (не помню дату, но по журналу можно будет восстановить) Морин чуть не овдовела, но и об этом в журнале не сказано...
- Я работал без предохранительного ремня (это со мной часто бывает, я забываю о нем). И я забыл закрепить конец гика. Теперь представь себе такую картину. Яхта бодает встречную волну, гик болтается туда-сюда, крен достигает тридцати пяти градусов, и волны без помех гуляют на палубе. Ну вот, одно такое чудовище обрушилось на меня. Я уперся в гик, но гик поддался, и меня бросило к подветренному борту, который был затоплен ревущими каскадами. Я шлепнулся в воду — хорошо, что меня задержала стойка. Мне пришлось буквально карабкаться по палубе, как по скале, чтобы выбраться к наветренному борту».
- Это происшествие потрясло меня. И не в опасности дело: как ни странно, я в общем-то и не очень испугался, а просто покорился своей участи — мол, утону, так утону. Но ведь я вышел в плавание, чтобы проверить себя в экстремальных ситуациях. И вот такая ситуация случилась, и я убедился, что может произойти, если ослабить внутреннюю дисциплину. Убедился, что работаю на износ. Я чувствовал себя, как боксер, которого снова и снова сбивает с ног нокаутирующий удар, и падает он на наждак. Когда «Бритиш стил» переваливала через волну, я весь напрягался, ожидая удара... Чтобы сделать шаг, надо было крепко держаться; прислониться к чему-нибудь — тут же тебя прижмет, и непременно в бок врежется что-нибудь острое. Всюду сыро, неуютно. До сих пор я стойко переносил сырьсть как нечто неизбежное, теперь же влага словно пронизала меня насквозь. От мокрой одежды зудела кожа. В таких условиях не мудрено и раскиснуть, но я вовремя распознал признаки утомления и мобилизовал всю свою волю. Сказал себе, что я обязан выстоять, обязан довести «Бритиш стил» до мыса Доброй Надежды. А там, как поверну за угол, недалеко и до полосы пассатов — летучие рыбки, дельфины, русалки сидят под зонтами, пьют ледяной пепси-кола и машут мне рукой. «Только бы добраться до пассатной зоны, — говорил я себе, — а там начнется благодать. Придет день, и я поверну направо!» И я продолжал борьбу.
- Хотя очистить корпус от ракушек я не смог, но лаг все-таки заработал: правда, я не сомневался, что его показания занижены. И в самом деле, 9 апреля меня ожидал приятный сюрприз: определение места показало, что я нахожусь на 80 миль дальше к западу, чем предполагал.
- За воскресенье 11 апреля получился вполне приличный суточный переход, хотя я почти не отходил от румпеля. И поскольку была пасха, я обратился к «амбарной книге», чтобы выяснить, где лежит пасхальный сверток. Заглянув в указатель, я открыл книгу на странице 35 и прочел: «Пасхальный сверток — извини, родной, совсем забыла его приготовить. М.» Я рассмеялся, однако не сложил оружие: пусть Морин забыла про пасху, но забыть свой день рождения она не могла! И так как я рассчитывал вернуться до ее дня рождения, то отыскал приготовленный к этому дню сверток и вскрыл его. Кекс, банка ветчины, банка варенья, банка сосисок, бутылочка бренди и мозаика... Есть чем отметить пасху!
- За пасхальным воскресеньем последовала унылая неделя. Слово журналу:
- «13 апреля. Большую часть дня туман, погода мерзкая.
- Я сильно устал, и меня одолевает вялость. Может, принимать побольше витаминов? Полдня нахожусь словно в трансе, многое делаю механически. Ловлю себя на том, что брожу по палубе без предохранительного ремня. Безрассудство! Я все время должен быть начеку.

Ноги волочу, как старик,— по-моему, это от недостатка физических упражнений. Когда мало двигаешься, сил не прибавляется, как думают некоторые, а совсем наоборот. Болит спина, все время зябну».

- Это нытье уже тогда меня раздражало. Запись того дня завершается такими словами:
- «Господи, вот разнылся-то! Можно подумать, что это калека писал! Да не так уж я и плох, если на ужин уплел половину кекса и банку ветчины».
- Все та же неделя:
- «14 апреля. Доел орехи — жаль, что кончились. У меня было целых 7 фунтов — подарок от служащих отеля «Морской» в Дартмуте. Жевательная резинка тоже кончилась.
- Весь день густой туман.
- 15 апреля. 41°10' ю. ш., 78°10' в. д. Меня разбудил какой-то стук, после чего начали хлопать паруса. Выскочил на палубу, подозревая, что лопнул фал стакселя № 2. Не тут-то было, треснул блок на топе. Спустил и свернул № 2, поднял № 3 (шквалистый норд-вест 5—6 баллов). Что-то надо было ставить, а у меня не было фалов для № 1 или № 2, вот я и поставил № 3.
- В 10.00 — штиль, проливной дождь. Совсем убрал фал № 2, теперь у меня на все передние паруса остался только фал № 3. Поверну «за угол» — укреплю другой фал. При такой зыби на мачту карабкаться — слуга покорный.
- По расписанию — связь с Кейптауном, но не смог дозваться.
- 16 апреля. Сильный норд-вест. Почаще бы такой ветер, он мне нужен. Иду вдоль границы льдов, не худо бы немного подняться на север.
- 17 апреля. С утра густой туман, потом прояснилось — барометр упал, и сила ветра возросла от 4 до 8 баллов.
- В 15.15 убрал грот. В 18.30 сменил стаксель № 2 на № 3. Да, нужен еще фал, а то каждый раз надо переставлять скобу и проверять, чтобы ходила как следует.
- Когда я на носу менял № 2, послышалось шипение. Я уже знал, в чем дело,— волна готовилась ударить. Обычно в таких случаях я хватаюсь за что-нибудь и приседаю. На этот раз почему-то решил обернуться и поглядеть на волну. Я ее увидел: она обрушилась на меня и сшибла с ног, словно на стул посадила. С той разницей, что никакого стула не было, и я промок насквозь. Определить точно высоту волны не берусь, во всяком случае, она была много выше меня, хотя я стоял на носу. Что-нибудь около 15—20 футов».
- К этому времени половина пути от Австралии до Южной Африки была пройдена. Одержимый мыслью о Доброй Надежде, я почти не думал о последней части долгого пути домой. «Только бы Мыс пройти,— говорил я себе,— а там все будет в порядке». Если же все-таки думал о завершающем этапе после Мыса, то больше всего меня заботило, как бы заставить «Бритиш стил» самостоятельно держать курс при попутном ветре. До сих пор я в этом не очень преуспел. Курсами бейдевинд яхта шла вполне прилично, но, когда ветер дул с кормы, я должен был часами сидеть на руле. Надо было искать какой-то иной выход, чтобы пассаты поскорее доставили меня домой: ведь управляя яхтой вручную, я терял много времени. Будь у меня команда — другое дело, было бы кому подменить меня на время сна. Худо приходится одиночке без автопилота: спать-то необходимо, и, если не можешь заставить яхту держать курс, приходится, покидая румпель, ложиться в дрейф и терять драгоценные мили. Впрочем, до встречи с пассатами еще было далеко, я мог продолжать эксперименты.
- А пока я полз по бережной карте к Южной Африке, главной проблемой было поддерживать внутреннюю дисциплину и бороться с вялостью. 20 апреля выдался безветренный день, и я потратил его на уход за яхтой и за собственной персоной. Подстригся, хорошенько помылся с головы до ног, потом проверил кожу, как мамаша, когда осматривает новорожденного. Если не считать двух-трех язвочек от соленой воды, я был в полном порядке.
- Затем я полез на мачту, чтобы распутать капризный фал. По случаю штиля паруса были убраны, ничто не помогало яхте сохранять устойчивость, зыбь нещадно качала ее, и топ мачты выписывал лихие дуги. Все же я справился с работой, потом занялся стакселями. Они основательно истрепались, и, как я ни старался заделать углы, надолго заделки не хватало. Решил на этот раз применить другой способ, авось будет лучше держать.
- Видел трех китов, поймал по радио «шотландскую программу». Хорошо на душе, когда слушаешь родные песни. Словом, на всем этом долгом этапе это был один из самых отрядных дней.
- **Глава 7 Шторм**
- День штилевой погоды, о котором я говорил, пришелся очень кстати, потому что дальше один за другим пошли штормы, да такие, каких я еще не видел ни в одном другом океане. Время года было неблагоприятное, надвигалась зима. Конечно, готовясь к плаванию, я это учитывал, однако действительность оказалась куда хуже всего, что я представлял. Волны здесь были какие-то особенно свирепые, особенно коварные — далее в пустынных водах южнее мыса Горн я не встречал ничего похожего. Я знаю, что море безучастно к человеку, что ветер совершенно бесстрастен, когда гонит яростную волну. Знаю, но чувство спорит с рассудком: когда ты один в бушующем океане, так и кажется, что он намеренно ополчился против тебя. Человек ничтожен перед лицом таких исполинских сил. Поневоле думается, что только небо может тебя спасти.
- В моей памяти недели между 20 апреля и 21 мая, когда я наконец обогнул мыс Игольный (он расположен к востоку от мыса Доброй Надежды, фактически это крайняя южная оконечность Африки), свирепствовали сплошные шквалы и жестокое волнение. Журнал, правда, говорит, что были промежутки с более сносной погодой, и раз уж память подводит, буду в этой главе побольше обращаться к нему. Начнем со шторма, который разразился сразу после штилевого дня.
- «21 апреля. Сейчас 20.00. Лучше заполнить журнал сейчас — возможно, к утру меня уже не будет. (Вполне серьезно!)
- Я встал в 07.00, а в 09.30 сила ветра достигала 6—7 баллов, на барометре — 1013. Сейчас сила ветра 8—9 баллов, с порывами до десяти, барометр — 1008 и продолжает падать.
- Шторм свирепейший; у меня все летит — кружки, ножи, даже сковорода. Один раз яхту потряс такой удар, словно она во что-то врезалась. С каждого гребня я камнем лечу вниз. Спасибо, из-за темноты не видно высоты волн.
- Паруса не убраны. Не хочу терять ход? Или попросту боюсь выйти на палубу? Да, штормяга... Мне немножко не по себе. (Мягко сказано!) Продолжаю держать круто бейдевинд, и гул стоит такой, будто небо обрушивается на землю. (Я не удивился бы, если бы это случилось.)
- Сегодня я отснял три пленки внутри каюты, для этого понадобилось особое освещение, мощные светильники. В итоге я посадил аккумуляторы. Весьма некстати, если учесть, что завтра мне выходить на связь с Кейптауном. Ведь если волнение не умерится, я не смогу зарядить аккумуляторы, не смогу даже пустить мотор для передатчика.
- При крене через швы пола упорно просачивается вода из льяла (а ведь я всю откачал). Если и дальше так пойдет, придется лечь в дрейф. А может быть,— страшно подумать! — даже повернуть и уходить от шторма. Были у нас и прежде ветры в 8—9—10 баллов, но такого свирепого еще не было. Волны словно идут на таран. Осталось всего 2 тысячи миль (до мыса Доброй Надежды), рваться вперед, казалось бы, безрассудство. Но ничего не могу с собой поделаться — иду напролом. В конце концов я ведь для того все и затеял. Кокпит уже раз десять захлестывало. Новая атака!
- 22 апреля. 01.50. Барометр — 1000, продолжает падать. Случилась небольшая неприятность. Я заперт! Перед тем как забраться в спальный мешок, закрыл дверь (потому что кокпит заливаает), а решетчатый настил в кокпите лег на шкоты и не дает отворить дверь. Пошел к носовому люку, но его я так давно не открывал, что он тоже не поддался. И вот я заперт в роскошном, дорогом гробу. Правда, молоток и ломик помогли мне вскрыть люк, но туго выбранный шкот стакселя не дает поднять его полностью. Когда понадобится выйти, придется обрезать шкот. Надеюсь, до утра такая необходимость не возникнет.
- На полу каюты вода. Откачать нельзя: аккумуляторы сели, а ручная помпа в кокпите, туда я не могу выбраться.
- 18.00. Ну вот, в 03.45 шторм прекратился. Его сменил слабый ветерок, но поднятая штормом волна не позволяла идти под парусами, поэтому я убрал паруса и завалился на койку. Снова набрал ход только в 11.30, сразу после сеанса связи с Кейптауном. До чего же приятно было услышать человеческий голос! Договорились о графике связи на неделю.
- Шторм собрал свою дань, я потерял топенант и резервный фал, пропущенный через шкив наверху бизань-мачты (вот некстати-то: если теперь последний фал лопнет, нечем его заменить, пока я не смогу взобраться на мачту). На бизани две здоровенных прорехи, грот остался без одной латы.
- 22.00. Ну, и ералаш! Теперь шквалы силой до 8 баллов. Убираю грот. Затеял стряпать на камбузе, идя против ветра со скоростью 9 узлов, и обжег руку. Придется лечь на северный курс, пока не случилось чего похуже.
- 23 апреля. Весь день шел почти строго на север. Пожалуй, придется идти так до 37° ю. ш.

- В 19.00 выбрался на палубу проверить, все ли в порядке; яхта шла на север левым галсом. Поглядел на мачту — да что же это такое! Она вся изогнулась. Повернул так, чтобы нагрузка пришлась на правые ванты. Завтра надо будет заняться мачтой, хоть бы дуло не слишком сильно.
- Прошедшую ночь ветер был очень сильный — 8 баллов, порывы до девяти. Я лежал, стараясь забыться. На бизани теперь уже пять прорех. Завтра спущу все паруса, выровняю мачту и залатаю бизань.
- Я словно в нокдауне; уже сомневаюсь, что яхта выдержит еще 20 дней (необходимые, чтобы обогнуть мыс). Твержу себе: «Да не спеши ты так, иди под парусами только в подходящую погоду». Но в том-то вся беда, что погода явно раньше следующего лета не наладится, а пока, что ни день, все хуже и хуже. Хотя сейчас сила ветра всего 6 баллов, он настроен коварно, так и норовит dokonать меня прежде, чем я успею обогнуть мыс.
- По данным лага, пройдено против господствующих ветров 11 384 мили (лаг дает заниженные показания?). Помнится мне, никто еще столько не проходил против ветра. Да, пожалуй, это так.
- 24 апреля. Когда-нибудь ветер уймется? В 05.30 меня разбудил грохот и отчаянное хлопанье паруса. Выскочил из койки и в последнюю минуту убрал бизань. Еще немного — и я вовсе потерял бы парус. Он лопнул. Ничего удивительного. Поставил запасной, он такой красивый, новехонький. Интересно, что сказала бы фирма: инструкция рекомендует сперва дать ему поработать при легком ветре, а тут тебе сразу 8 баллов.
- Потом заел механизм для взятия рифов. Я принялся его разбирать. Три часа с четвертью потратил, все возился со шплинтами. Что за привычка у монтажников непременно загибать концы. Вечная история: узлы для яхты собирают люди, которые моря почти не нюхали, им невдомек, что значит извлекать шплинт при ветре в 8 баллов.
- Попытался выровнять мачту — бесполезно. Опять та же вантина виновата. Вверху мачта изогнулась крючком. Иду с неполными парусами, злой как черт. Но тише едешь, дальше будешь. (Надеюсь.)
- Хоть бы завтра удалось влезть на мачту. Идти так — чистое безумие. Вместо того чтобы отмерять мили, я вынужден притормаживать. Внутренний голос нашептывает, чтобы я плюнул и жал на всю катушку. Что за дурацкое положение!
- Еще одна банка картофеля. Пустил в расход половину вместе с банкой фарша. Вкуснятина. Надел новый свитер. Четверть часа стоял над плитой, ждал, когда поспеет рагу. «Да что это оно так долго?» Оказалось, забыл газ зажечь.
- 25 апреля. В 10.30 решил приняться за мачту и убрал все паруса. Думал, надо подтянуть только топ-ванти-ны — работы на час. Не тут-то было. Оказалось, и правые ванты требуют перетяжки. Приготовил беседку, надел одежду посвободнее, чтобы легче было лезть. Вверх, на мачту, дотянуться до нока краспицы, провести нужную операцию, затем — вниз. Звучит так просто! При ветре в 4—5 баллов меня болтало на конце краспицы во все стороны, хотя я закрепился. Руки и ноги болят, все в синяках. Не дай бог, еще раз придется лезть на мачту в такую погоду.
- Так или иначе, удалось подтянуть ванты и выровнять мачту, теперь она стоит как положено. Я даже горжусь собой. Поставил бизань.
- Без потерь не обошлось — сломал большую отвертку, используя ее как рычаг. Кто из нас не делал глупостей?
- И со всем этим я провозился до 17.00. Потом спустился и провел последний сеанс с Пертским радио. Оператор явно обиделся, что я ему изменяю, но я объяснил, как это психологически важно держать связь со станцией, находящейся *впереди*. Поймал Дурбан, однако там мой вызов не услышали.
- 26 апреля. В 11.00 попал в штиль. Вот уж никогда не думал, что я могу обрадоваться штилю. Наверно, это первый и последний случай в моей жизни. Штиль меня ничуть не раздражал.
- Решил поработать. Вытащил на палубу все, что нужно в сушилке: спальные мешки, подушки, брезентовые костюмы, высокие сапоги, свитеры, носки, простыни, гидрокостюм (он еще не просох с того раза, как я спускался
- под воду). Убрал в мешок лопнувший бизань. Навел порядок в носовом отсеке, разложил все по-новому. Разбились две банки — с томатным соусом и с бутербродной пастой (что за грязь, что за вонь!). Выбросил их. Обнаружил, что протекает банка с черной смородиной. В общем все перебрал и перетасовал. Потом позавтракал: лососина, картофельный салат с майонезом и уксусом, груши и крем. Я ел в кокпите, думая про себя: «А что, не так уж худо проходит мое плавание!» (До чего же память коротка!)
- Разделся, полчаса полежал на спине, полчаса — на животе. Было прохладновато, но солнце так манило. Не вредно избавиться от бактерий и подзарядить собственные аккумуляторы. Я прямо чувствовал, как оживает кожа.
- Затем снова принялся за работу. Выбросил с дюжину банок сардин, приобретенных еще во время захода в Южную Африку в 1968 году. Отправил за борт жарявленные часы Криса. Хорошие были часы. Надеюсь, Рут не обидится, ведь они совсем вышли из строя. Славно послужили, и я возмещу убыток новыми часами. Три канистры — тоже за борт. (Слышу голос Фрэнка: «Мои водителям всегда не хватает канистр». Прости, Фрэнк, теперь уже поздно.) Выбросил двухнедельные спецпайки, только сладости извлек. А также пакетики с чайной заваркой. У меня чай на исходе; беда, если совсем без него останусь. И наконец, выбросил плавающий якорь. Слышу укориженные голоса ветеранов и экспертов: «Но как же так... Как же...» Мне лишь однажды довелось, идя на яхте, применить плавающий якорь, и я считаю куда более предпочтительным дрейфовать под голым рангоутом. Эти якоря — лишний груз, только место занимают. Жаль потраченных денег.
- Перешел в кормовой отсек. Что за аромат! Разбились бутылки с тоником, лопнули четыре банки с пивом — кругом пена. Три галлона жидкости, и откатать их я смогу лишь после того, как разовью ход. Похоже, эта смесь забродила. Как я пройду через таможню с винокуренным заводом!
- 27 апреля. Весь день барометр падает. Вечером небо медного цвета, все признаки надвигающегося шторма. У меня после поединка с мачтой руки и ноги до сих пор в синяках и мышцы ноют.
- Сейчас уже стемнело, а ведь еще до темноты у меня были все основания убрать грот. Убрал бы засветло без помех, и можно до утра ни о чем не беспокоиться. А я все держусь за него. Чего ради? Все равно ночью придется его убирать. Так не лучше ли было загодя сделать это, чем потом копать в темноте? Так ведь нет, хочется еще несколько часов выиграть, хоть один узел хода (при силе ветра в 7—8 баллов хорошо, если столько выиграешь). Так уж я настроился. Вперед, только вперед. Если сомневаешься, убрать или оставить парус,— пусть лучше остается.
- 20.30. Убрал грот. Фал отнесло в подветренную сторону, он зацепился за утку, и, так как яхта накренилась, пришлось распутывать его в воде. Потом я карабкался по палубе вверх к наветренному борту!
- 28 апреля. Ночью в 02.00 ветер стих, и мощные волны бросали «Бритиш стил» во все стороны. Затем снова подул ветер, он достиг 6 баллов, и пошли на всю ночь сильные шквалы с дождем. Каждый раз одно и то же: налетит с севера, переберет все румбы компаса, мало-помалу угломонится, но только наступит штиль, как все начинается сначала.
- В 05.45 я прилег, не раздеваясь, а в 08.30 — снова на руль, снова шквалы пошли. В 12.30 как будто установился норд-вест силой 6—7 баллов, я спустился в каюту и позавтракал. Управился с порцией овсянки и живо выскочил на палубу убирать грот.
- 15.00. Мощнейший шквал — казалось, ему не будет конца. Туча закрыла все небо прямо по курсу. Сменил стаксель № 2 на № 3. Сила ветра — 8—9, порывы до 10 баллов.
- На закате небо прояснилось. Нацелив нос яхты на солнце, я взял пеленг, чтобы определить азимут и вычислить поправку компаса. Полученная поправка не согласовывалась с итогом предыдущей проверки. Уверен, что виновато мое переутомление. Где-то в расчетах я ошибся. Расчеты несложные, оттого и ошибиться ничего не стоит. Бог с ним, буду исходить из последней цифры. К тому же надо быть последним тупицей, чтобы проскочить мимо Южной Африки!
- Правда, тут ведь вот какая опасность: если вычисления неверны, то как обстоит дело с наблюдениями? Мне кажется, все в порядке. Обычно я беру высоту солнца в те дни, когда держится приличная погода,— все-таки какая-то гарантия. И я очень тщательно проверяю полученные данные.
- Лег в 19.30 и проснулся в 21.00, ветер уже умерил до 4 баллов. Я знал, что надо подняться и поставить грот. Но до чего же трудно оторваться от койки. Это плавание меня совсем размагнитило. Лежишь и говоришь себе: «Подрейфуй без парусов. Что значит несколько лишних дней?» Но каждый раз внутренний голос возражает: «Это тебе не отпуск. Что скажут Морин и Сэмэнта?»
- Медленно одеваясь, сулю себе баночку куриного бульона, или стопку виски, или банку пива — словом, какую-нибудь маленькую премию. Но я редко ее получаю: успеваю забыть к тому времени, когда опять спускаюсь в каюту.
- Во время очередного шквала, управляя рулем, я для устойчивости уперся ногой в бизань-мачту. Нога соскользнула, меня швырнуло вперед, и я ударился головой. Ничего страшного, мачта уцелела.

- 29 апреля. 12.00. Сейчас сила ветра больше 11 баллов. Паруса убраны, румпель вынесен под ветер. Мне не по себе, как бы не было беды.
- Еще в 08.00 я убрал грот. В 10.30 барометр показывал 995. Сейчас, в 12.00, он показывает 989 и продолжает падать. Волны обрушиваются прямо на яхту.
- Когда я спускал стаксель № 2, перед глазами зароились кружочки — знак усталости. Вчера почти ничего не ел, и сегодня еще ни одного куска в рот не брал. Вот уж никогда не думал дожить до такого, чтобы из-за усталости пропал аппетит. Спустился вниз и не съел — втиснул в себя две плитки шоколада. Надежно зачехлил все паруса, оставил только стаксель.
- 12.20. Фал стакселя лопнул. Теперь мачты голые. Скорость ветра больше 60 узлов; шкалы не хватает. Волны громадные и все продолжают расти. Крен достигает 50 градусов. Теперь вам ясно, почему я предпочел сталь! Надо, непременно надо поесть.
- 13.00. Барометр — 987. Господи, укроти этот шторм.
- 14.00. Барометр — 986. Когда это кончится? Скорость ветра намного превышает 60 узлов, сила — 12 баллов.
- Проверил носовой и кормовой отсеки, откачал воду. Ее было совсем мало, в этом прелесть стальной яхты. Проверил и задраил получше водонепроницаемые двери. Не хотелось бы идти с голыми мачтами, а, похоже, придется.
- Съел банку фарша и моркови. Теперь лягу и попробую уснуть. Да только какой к черту сон, когда тебя вот так бросает и стоит такой гул? То и дело на яхту обрушивается большая волна — бам-м-м!
- Осталось 1210 миль до 30° в.д. (долгота Южной Африки между Дурбаном и Ист-Лондоном, которая обозначала для меня конец очередного этапа). Как дойду туда, даль-ше буду спокоен. Мне бы только этот шторм пережить, и все. Не может быть, чтобы в последующие две недели на мою голову свалился еще один такой. Боюсь, второго не выдержу.
- Руки и ноги ноют. Не один этот шторм вымотал из меня силы, накопилась усталость за весь путь от Горна. Непрестанная борьба за мили в западном направлении, крен, качка, встречные волны, бездействующий автопилот. Все время на ногах, все время менять паруса. Вот что изматывало меня поменьше, каждый день чуть больше, чем накануне.
- Осталось две недели, всего две недели (до 30° в.д.), дальше, даст бог, будет полегче. Скоро этот шторм уйдет в область воспоминаний.
- Кончай хныкать и ныть. Ведь смысл всей затеи именно в этом. Не солнце, не погожие дни, а экстремальные условия.
- 14.15. Сильный шквал с дождем. Отлично. Дождь немного усмирит волны.
- Кругом все бело, ливень срезает гребни, только брызги летят. Хотел было сфотографировать эту картину, да куда там.
- В Атлантическом океане я никогда не видел ничего подобного. Могучие валы катят один за другим, как будто легионы идут на штурм. Дисциплина строжайшая: один вал спадет, тут же на его месте вырастает другой.
- Если мне еще дано видеть сны, будет сниться этот шторм. Атлантические ураганы никогда не преследовали меня во сне, а этот... Стоит закрыть глаза, и я вижу то вздымающиеся, то спадающие, непрерывно наступающие бело-голубые легионы.
- Как же я признателен ребятам на Дартмутской верфи. Стоило хотя бы одному из них схалтурить, и море нашло бы слабое место — нашло и долбило бы, пока не доканало бы нас. Держись, «Бритиш стил». Сейчас моя жизнь в твоих руках. Сам я бессилён. Вся надежда на тебя и на господа.
- Впервые в жизни мне по-настоящему страшно. До сих пор преобладало своего рода любопытство. А теперь — я не стыжусь в этом признаться — мне страшно.
- 15.00. Опять ливень. Отвесными завесами сверху обрушиваются потоки воды. Они немного пригладили волны. Сила ветра упала до 9 баллов. Похоже, все обойдется. Сейчас лягу посплю (во всяком случае попытаюсь). Надо подготовиться к следующему раунду.
- 17.30. Барометр — 986. Сила ветра по-прежнему 9—12 баллов, да еще шквалы с донсдегл. Немножко поспал. Чувствую себя как дистрофик, но надо вставать.
- Видел, как заходит солнце, только кусочек захватил, да и тот медного цвета — знак того, что скверная погода еще продержится. Хотелось бы поесть чего-нибудь, но не знаю, что предпочесть. Включил на полную громкость магнитофон, чтобы заглушить шум. Руль издает какие-то странные звуки; надеюсь, с ним ничего не случилось.
- 18.00. Ветер поумерился. Старательно задраил все люки и двери, потом поел. Куриный бульон (половину разлил), картофельный салат и лосось. Ел через силу. Чувствую себя паршиво, но знаю, что должно полегчать.
- 20.30. Барометр — 987. Ветер не такой сильный. Хуже всего то, что течением и ветром меня отнесло на восток, теперь придется наверстывать эти мили. Иди я в противоположную сторону — мчался бы на восток, мотая мили на лаг. Сердце кровью обливается.
- 22.00. Опять ветер 11 баллов. Выпил пива и лег. Молюсь всевышнему, чтобы это поскорее кончилось. Разукно было бы повернуть и убежать от шторма, но я готов любую трепку вынести, только не поворачивать на восток.
- 30 апреля. 12.30. Я спал, боже мой, как я спал! Проснулся в 10.30. Барометр — 998, ветер 8—9 баллов, зюйд-вест. В 12.00 я решил подготовить стаксель № 3 и стал прикидывать, как я буду ставить парус при порванном фале. Пока не смогу влезть на мачту, буду пользоваться гика-топенантом. Не самое идеальное решение, но все же лучше, чем ничего. Авось выдержит.
- Итак, в 12.30 я приготовился начать работу, вдруг налетел шквал, сила ветра опять увеличилась до 11 баллов. Сейчас кругом темно, пришлось включить свет. Да-да, не темно, а именно черно. Жестокий штормяга. Больше суток уже продолжается. Волны невообразимые — наверно, выше этого просто не бывают. Опять у меня перед глазами роятся кружочки, хотя я утром поел овсянки. Может быть, это от страха?
- 15.30. Барометр — 1001, но сила ветра все еще 9—10 баллов. Выглянуло солнце, я сделал несколько снимков. Настоящий спектакль: то выскочу, то спрячусь опять, стараясь уберечь камеру от воды.
- Не похоже, чтобы сегодня удалось поставить паруса. Двое суток мотаюсь с голыми мачтами. Полагаю, что потеряно больше 100 миль.
- Все еще ничего не ел после утренней каши. Надо заставить себя проглотить что-нибудь. 17.30. Барометр — 1003, но ветер еще сильный. Да будет ли этому конец? Думаю, надеюсь, что к завтрашнему утру шторм все-таки угмонится.
- 22.30. Сейчас 6 баллов. Барометр — 1009. Уже можно идти под парусами, но я выжидаю. Пусть совсем утихомирится, пока что нет-нет да налетит шквал. Два дня пропало, да еще день уйдет на то, чтобы наверстать потерянные мили.
- Эти записи в вахтенном журнале, сделанные наскоро в те минуты, когда меня не швыряло по каюте, когда я не искал руками надежную опору, лучше всяких эпитетов, какие я теперь могу придумать, показывают, что это был за шторм. Не стану утверждать, что я считаю свое описание удовлетворительным, — по-моему, никому не дано достаточно полно и выразительно описать такое явление. Слова, которыми мы располагаем, — например, «огромный», «страх», «гул и треск» — давно обесцвечены повседневным употреблением. Чудовищная сила шторма в океане настолько превыше всего, с чем мы обычно сталкиваемся, что мне остается лишь просить читателя: попытайтесь читать между строк и поверьте, что действительность была бесконечно страшнее того, что я пробовал передать словами.
- Шторм потряс и измотал меня. Кроме того, он задал мне несколько задач, которые я — хочешь не хочешь — должен был решать. Главной проблемой было то, что все мои стаксель-фалы лопнули, невозможно ставить передние паруса, а без них приличного хода не развить. 1 мая шторм унялся, но сила ветра все еще достигала 8 баллов, и без стакселей я мог рассчитывать едва ли на 4 узла. Если к тому же добавить, что яхту все время осаживали высокие волны, эффективный ход не превышал и одного узла.
- Это меня никак не устраивало. Используя гика-топе-нант как фал, я поставил штормовой стаксель. Лучше, чем ничего, только я опасался, что топенант долго не выдержит сильного ветра. Как ни верти, надо карабкаться на мачту. Я попросил небо послать штиль, и в воскресенье утром 2 мая ветер умерился настолько, что можно было сделать попытку. Выпив две чашки кофе и управившись с последней банкой копченой сельди, я прицепил к поясу линии фалов и полез на мачту. И до чего же трудно было удержаться на мачте! Зато я открыл, что в таком деле и зубы годятся. Руками-то надо было почти все время держаться, так я зажимал лить в зубах.
- Первым делом я продернул лить через резервный центральный шкив; управившись с этим, продел его через кливер-блок. Дальше мне предстояло срезать лопнувший старый фал (тросик из оцинкованной проволоки). Я пустил в ход кусачки. Перекусывать проволоку, цепляясь за качающуюся мачту, не очень-то удобно, но я справился, а вот кусачки не выдержали — лопнула пружина. Затем я выдавил целый тюбик смазки на шкив грота-фала; — он давно заедал.
- Протягивая штерт кливер-фала, я уже спустился до краспицы, когда увидел, что тонкий конец вот-вот убежит с центрального шкива. Я чуть не взвыл. Держась одной рукой, протиснулся между вантами, лова конец, несколько раз промахнулся и все же поймал, когда оставалось не больше ярда.

- Далее надо было пропустить фалы между вантами и другими снастями так, чтобы не терлись. Я слегка запутался: не мог сообразить, куда что тянуть, и пришлось спуститься на палубу. Разобравшись внизу с фалами, я опять поднялся до краспицы, чтобы сделать все как следует.
- Затем последовал завтрак: груши, сухое молоко. За завтраком я решил заодно поменять бизань-фал: лучше перейти на новый *раньше*, чем лопнет старый! Я еще не поднимался на бизань-мачту. И хотя она на двадцать футов короче грот-мачты, вид ее внушал мне оторопь — очень уж голая. На деле оказалось совсем легко лезть, расстояние между вантами было в самый раз. К тому же бизань-мачта не такая толстая, как грот-мачта, это тоже облегчило мне задачу.
- Вот итог всей операции: новый кливер-фал (гордень), новый фал для выносного стакселя, почти новый грота-фал, хорошо смазанный специальным воском, и не менее хорошо смазанный новый бизань-фал. Руки тоже были перемазаны, но дело того стоило.
- Я был вполне доволен своей работой, хоть и поранил правую руку. Зато результат обсервации оказался менее радостным: получалось, что шторм отнес меня на 160 миль к юго-востоку.
- Вечером в небе не было ни единого облачка, но сила ветра достигала 8 баллов. Есть совсем не хотелось, все же я заставил себя проглотить три крекера с бутербродной пастой. Темная моча давала повод опасаться, что организм слегка обезвожен, и я сказал себе, что надо побольше пить.
- В понедельник 3 мая весь день держался штиль. Сияло солнце, и, глядя на океан, трудно было поверить, что он способен взбеситься. Я занялся текущим ремонтом, залатал грот, покрыл все фалы защитным составом. И наконец-то зарядил аккумуляторы.
- Во вторник барометр снова начал падать. В 10.00 — 1003, в 18.00 — 992. Я приготовился к новому шторму, однако, если не считать одного шквала под 9 баллов, сила ветра не превышала 7 баллов. Великим событием этого дня было то, что мне удалось заставить «Бритиш стил» некоторое время управлять собой без моего вмешательства. Ход был не ахти какой, но все же позволял надеяться на успех в полосе пассатов, когда (или если) я до нее доберусь. Снова и снова я старался придумать, как же все-таки починить сломанные стаксель-гики. Я верил, что какой-нибудь способ должен быть.
- Но проверить свои соображения не удалось, потому что опять пошли шквалы, началось сильное волнение. Вот что говорит журнал:
- «5 мая. Ночью налетел неприятный шквал, сила ветра до 10 баллов. Лежа на койке, я смотрел на анемометр и думал: хоть бы этот шквал прекратился. Дескать, пока я оденусь, пока выберусь на палубу, все уже кончится. Через 10 минут стало ясно, что все-таки придется вставать и убирать грот. Я шел к мачте по колено в воде.
- 21.15. Только что на яхту обрушилась мощная волна — ударила в лоб, накрыла палубу, захлестнула кокпит, ворвалась в каюту. Яхта круто остановилась. Если бы не поток воды, я мог бы подумать, что врезался в кита (или в пароход).
- 6 мая. Я сыт по горло этим районом, он из меня душу выматывает. Только мысли о Морин помогают мне держаться. Надолго ли еще меня хватит?
- Проснулся в 06.30 (кромешная тьма) от того, что бешено хлопал стаксель № 3. Одедся, вышел на палубу и при свете фонарика увидел, что лопнул фока-штаг. У меня сердце оборвалось. Правда, авария оказалась не такой уж страшной — не выдержал талреп. Спустил парус и до утра болтался с голыми мачтами. На рассвете поднялся на палубу, и через час яхта уже набрала ход. Пришлось снимать все раксы — нудная работенка. А когда пошел взять запасной клевант, заело выдвижной ящик. Вскрыл его молотком и отверткой, теперь одним ящиком стало меньше.
- Вышел в кокпит, чтобы выбрать лебедкой стаксель № 3, а одеться как следует поленился. И был наказан — меня окатило со спины. Разозлился, сорвал с себя рубашку и швырнул ее за борт. Очень плохой признак.
- Получил две радиogramмы — от Фрэнка (Элина) и от британского военно-морского представителя в Южной Африке с пожеланиями успеха на последних этапах плавания.
- 22.30. Только что «Брит» чем-то долбануло, не знаю чем. Сила ветра — 8—9 баллов. Сперва могучий вал осадил яхту, а там для полного счастья и его приятель подоспел. Обычно первый вал бьет сильнее, на этот раз вышло наоборот. Меня отбросило прямо в камбуз. Полетели тарелки, рассыпалось печенье, так что получилось грязное месиво. Упала банка с бульонным концентратом — к счастью, не разбилась. Зато разбилась одна тарелка (а они считаются небьющимися). Хуже того: лопнул пакет с молоком. На прокладочном столе, на радио — всюду молоко. Еще хуже: опрокинулась сковородка и все забрызгала маслом. Часть масла попала в мой ужин (банка фарша). Черт с ним, сказал я себе, и наелся жирного фарша. Меня еще никогда не мutilo в море, но тут едва не вывернуло наизнанку.
- 7 мая. Шквал под 11 баллов. За завтраком я просыпал кофе, а пол был мокрый, и коричневый порошок прилип к нему. Вскипятил воду, вымыл пол. Кругом кофейные потеки.
- Мне все еще не по себе после вчерашнего жирного ужина, и сегодня я почти ничего не ел. Вечером сделаю попытку.
- 19.00 (приблизительно). Живот еще не налачился. Достал единственную пачку крекеров «Риц». Берег для осознания случая, и вот этот случай настал. Но крекеры отсырели настолько, что оставалось только выбросить их. Вот досада...
- Полночь. Около 20.00 подул зюйд-вест, и я решил идти галсами. Для этого надо было убрать стаксель № 3 и бизань. Сперва — бизань, чтобы повернуть и уходить от волны. Затем я пробежал вперед и спустил стаксель. При закрепленном румпеле и вынесенном стакселе яхта не идет восточным курсом, а просто дрейфует. (Строго говоря, это не дрейф.) На всю эту процедуру уходит две-три минуты (насобачился!). Ну вот, убрал я два паруса, чувствую — ветер усилился. Посмотрел вперед, шурясь ст брызг, и увидел вдали светлую полосу вроде песчаного пляжа. Стою и тарашусь и не могу уразуметь, что лее это такое. Потом меня вдруг осенило, я повернулся, убрал вынесенный стаксель, и в ту же минуту на яхту обрушился шквал. Да еще какой! (Он длился около часа.)
- Добрался до кокпита, поглядел на анемометр — прибор зашкалил. Наверно, сила ветра достигала 13, а то и 15 баллов. Живо спустился в каюту, отмотал лить, чтобы нарезать побольше сезней. На камбузе в ящике у меня лежит очень острый нож. Дернул ящик — заело. Рванул посильнее — ручка оторвалась. Выругался и перочинным ножом нарезал сезни, чтобы надежнее закрепить убранные паруса. Болтался с голыми мачтами до 21.30. Потом ветер умерился до 8 баллов; можно опять набирать ход, переварив еще одну порцию испуга и тревоги.
- 8 мая. 09.30. Ветер западный, 8 баллов. Я серьезно озабочен. Разве пробьешься мимо мыса Доброй Надежды при таких условиях. Вы скажете: пережидай с голыми мачтами, когда погода портится. Но ведь тогда меня относит назад. Твержу себе: спокойнее, не лезь из кожи вон, времени вагон. Нет, не могу — не могу, и все тут. Вот и в эту ночь, как только сила ветра упала до 8 баллов, я тотчас набрал ход. Отсживаться — это не для меня. Лишь бы мачта устояла. Если не выдержит, тогда уж точно не обогнуть мне мыс. Господи, вытащи меня отсюда, проведи мимо мыса!
- Когда я вчера вечером бежал вниз за сезнями, наступил на контейнер, обычно стоящий возле трапа. В нем кинокамеры, пленки и прочее. Я схватил контейнер и на ходу втиснул его на место. Приготовив сезни, помчался вверх — опять контейнер под ногами! Я выругался и хорошенько пнул его, как только ногу не сломал. До сих пор ступня болит. Так мне и надо.
- Вечером — радость: связался по радио с Порт-Элиза-бетом. Только передал вторую радиogramму, как за кормой невдалеке увидел огни парохода, который шел прямо на меня. Включил отличительные огни, приготовил аварийное снаряжение, фонарь Олдиса, сигнальные ракеты и все прочее. Попробовал пустить мотор, но он не слушался.
- На мои сигналы фонарем Олдиса не последовало никакого ответа. Знай себе, прет на меня. «Ладно,» — подумал я, — сейчас разбужу вахтенного офицера». Взял динамитный патрон, поджег, сосчитал до девяти (шнур на 14 секунд) и подбросил его высоко в воздух. Взрыв, ослепительная вспышка. На пароходе сразу проснулись. Засверкали огни — не пароход, а сплошная иллюминация. Я снова посигналил фонарем и через несколько секунд увидел ответные сигналы, да только ничего не разобрал.
- Пароход застопорил машины и теперь находился прямо на траверзе. Я еще раз попытался пустить мотор, но он упорно бастовал. Тут перегорела лампочка правого отличительного огня, и, чтобы обозначить себя, я должен
- был идти левым бортом к пароходу с подветренной стороны. Проходя в ста ярдах от него, я прокричал: «Радиотелефон 2182» (международная вызывная частота). Не получив ответа, я следующим галсом подошел к корме ярдов на 20, но теперь я был с наветренной стороны, так что мог не опасаться столкновения. На палубе выстроилось человек тридцать. Я кричал, надрывался, наконец кто-то ответил мне: «О'кей, радио 2182». Тогда я отошел в сторону, лег в дрейф и поспешил к передатчику.
- И вот уже связь налажена. Мы перешли на рабочую частоту (2182, хотя и служит вызывной частотой, зарезервирована для сигналов бедствия). «Вы следуйте дальше, не останавливайтесь,» — передал я. — И мы потолкуем по радиотелефону».
- Это было русское рыболовное судно «Зареченск», и мы поболтали влстась. Они сообщили мне мои координаты, я извинился, что задержал их. Радист успокоил меня: дескать, ничего, ничего. Я рассказал про характер моего кругосветного плавания, радист пожелал мне успеха. Я сказал, что встречался в Лондоне с мистером Косыгиным; сомневаюсь, чтобы радист поверил мне.

- «Зареченск» торопился на randevу с другим рыболовным судном, и мы попрощались. Пароход был большой; наверно, он служил базой для целой флотилии.
- После этой встречи я лег спать в прекрасном расположении духа, только пожурил себя за промашку: забыл попросить, чтобы мои координаты сообщили в Ллойд.
- **Глава 8 Огибаю угол**
- 14 мая мне исполнилось тридцать один год. Я встал в 07.00 и развернул специальный сверток. Поздравительные открытки от Морин, Сэмэнты, тещи, сестры, Элинов и Уод-дингтонов. Клер Элин приложила письмо: «Если твоё плавание не удовлетворяет тебя, выбери другой маршрут» — и рекламную брошюру пароходной компании! В числе подарков были красные домашние туфли и — тоже от Морин — книга «Жестокое море» (у нее развито чувство юмора). Было угощение: мои любимые ириски, ветчина, цыпленок, рис и все приправы, включая чеснок, для индонезийского блюда насигорин, которое я очень люблю. И еще всякая всячина. Записочка от Морин гласила: «Извини, латук не нашла». Как она обо всем до мелочей позаботилась! В тысячный раз я подумал о том, как мне повезло с женой.
- Ветчину я съел на завтрак, потом откупорил банку крема и развернул пачку имбирного печенья. Сказал себе: «Надо доедать, все равно отсыреет» — и умял все в один присест. Предлог жиденький, зато удовольствие я получил великое!
- Кроме того, я побрился, избавился от такой щетины, какой за всю жизнь еще не отращивал. Ужасная щетина, я ликовал, расправляясь с ней.
- Но пожалуй, лучшим подарком было прохождение 30° в. д., этого незримого рубежа, к которому я стремился не одну неделю. Правда, я еще не завернул за угол; до мыса Игольного, расположенного на 20° в. д., оставалось десять градусов, но я мог с полным основанием сказать себе, что достиг южноафриканских вод.
- После встречи с советским пароходом 9 мая я подолгу занимался мотором, пытаюсь заставить его работать. Он был мне нужен не как двигатель (кроме аварийных ситуаций), а для зарядки столь важных для меня аккумуляторов. После замены соленоида мотор проработал около часа, но тут я заметил дымок над регулятором. Останз-вил мотор и потом, сколько ни бился, не мог его завести.
- Сейчас это было не так уж страшно: ведь я располагал для зарядки специальным маленьким мотором. Я подзарядил аккумуляторы, однако амперметр мудрил — стрелка вдруг запрыгала, шкала показывала что-то несусветное. Кончилось тем, что мотор, хотя и работал, перестал давать ток. Изучив руководство, я заключил, что надо сменить амперметр, а у меня не было запасного.
- Это было уже серьезно. Ведь если я не смогу заряжать аккумуляторы, откажут радио, разные приборы (анемометр и другие), внутреннее освещение, отличительные огни, электрический насос. Правда, я мог обойтись керосиновыми фонарями и свечами. И аккумуляторы могли пока обеспечить радиостанцию, если бережно их расходовать. Я отправил радиogramму Фрэнку Элину (мы с ним вместе проходили инструктаж на заводе «Перкинс»), запрашивая, что он может посоветовать насчет мотора. Освещения я не включал, давал ток только на приборы и радио.
- Погода почти не изменилась, яростные шквалы перемежались редкими штилями. 15 мая опять разразился шторм, сила ветра превышала 11–12 баллов. Волны на этот раз были покороче, зато круче и коварнее — видно, сказывалось течение мыса Игольного, огибающее берега Южной Африки. Паруса убраны, румпель вынесен под ветру, крен до 60 градусов... Сидя у прокладочного столика, я цеплялся за него обеими руками. Почему-то на этот раз мне почти не было страшно. Видно, прошедшие испытания внушили мне абсолютное доверие к «Бритиш стил».
- 16 мая ветер угомонился. Шторм поломал румпель, но я смастерил временный, используя части от бездействующего автопилота. Журнал заполнял при свече. У меня было двенадцать свечей, и я рассчитал, что могу обойтись половиной свечи за ночь, тогда их хватит на 24 ночи. Да у меня еще оставалось пять галлонов керосина.
- Я знал, что где-то поблизости идет лайнер «Оронсей» и на его борту находится мой друг Брюс Максвелл. У Брюса были письма для меня, и я надеялся, что мы сможем встретиться в море, однако наши позиции относительно друг друга не позволили это сделать. Но мне удалось связаться с «Оронсеем» по радио, и радист любезно согласился передать дальше мои радиogramмы, чтобы я мог экономить электроэнергию. Кейптаунское радио тоже по-могло: оттуда передавали радиogramмы, адресованные мне, не дожидаясь моего вызова. Мне достаточно было включить приемник и слушать, а передатчик отдыхал — опять-таки экономия.
- Временное затишье длилось всего сутки, затем погода снова испортилась, и произошел один из самых неприятных случаев за все плавание. Я был на руле, в это время подкралась огромная волна. Я заметил ее уже тогда, когда она обрушилась прямо на яхту — только одна волна из миллиона может угодить в цель так точно. Палуба, кокпит — все исчезло, лишь мачты и снасти торчали над водой. Я сидел, сцепившись в румпель, и управлял под водой, словно яхта превратилась в субмарину. На долю секунды мне показалось, что нам уже не всплыть, но тут «Бритиш стил» всплыла — все обошлось благополучно.
- Я опять вошел в зону оживленного мореходства, а значит, с наступлением темноты не мог ложиться спать, снова начались ночные вахты. Глаза воспалились от водяной пыли, приходилось промывать их пресной водой, чтобы разлепить веки.
- 20 мая я вышел почти на траверз мыса Игольного, но мне дул в лоб западный ветер. Потом он стих, и воцарился штиль. Журнал передает мое раздражение:
- «20 мая. За четыре дня было два шторма, а теперь, когда я уже приготовился повернуть за угол,— пожалуйста, штиль. Он застиг меня посреди судоходных линий, а ведь я иду без огней. Движение кругом, как на центральной улице. Только что насчитал семь пароходов и один сейнер».
- Среди пароходов был один супертанкер. Я видел лишь мостик да носовой бурун, а в просвете никакой палубы, только вода чуть ли не на несколько миль. Боюсь таких гигантов. Разве станут они изменять курс ради меня. Вся надежда на то, что вахту несут как положено, будет кому посылать фонарем или горном, если замечу, что идем на сближение. Несмотря на безветрие, я не убирал паруса — все-таки белое пятнышко, примета для встречных судов.
- Рано утром 21 мая едва не случилась беда. Журнал рассказывает:
- «21 мая. Дрожу как осиновый лист и не могу с собой совладать. Случалось и раньше, что мне грозило столкновение, но никогда еще угроза не была такой серьезной. Когда он отвернул в сторону, нас разделяло, наверно, от силы полсотни ярдов. Я уже бросился к спасательному плоту. Аварийные огни были включены, я сигнализировал ему фонарем,— а он знает себе прет. Посигналил горном — да что толку, когда у него в ушах гудит собственный дизель. Тогда я пустил в ход динамитный патрон. Еще секунда — и было бы поздно. (Видно, вахтенный офицер вздремнул.) Пароход резко накренился, вильнув в сторону. Слова, которыми я его проводил, нельзя воспроизводить на бумаге. Хотел записать его название, но, пока бегал за спасательным плотиком, опоздал».
- Под тем же числом, когда я ночью натерпелся такого страха, торжествующая запись:
- «Послал радиogramму Морин. 34°50' ю. ш., 19°20' в. д. В 15.00 гринвичского времени повернул вправо. Теперь иду на север. Здравствуй, Атлантика,— прощай, Индийский океан!»
- У мыса Доброй Надежды было назначено randevу, и на рассвете 22 мая я убрал паруса и сообщил в Кейптаун свои координаты. Около 17 миль отделяло меня от берега. Оставалось только ждать, и я решил поспать. Меня разбудил чей-то голос, усиленный мегафоном. Выглянув, я увидел судно южноафриканских военно-морских сил. На мне была грязная роба, поэтому я попросил гостей немного подождать. Живо переоделся, потом посылал, что готов к свиданию. Главстаршина Крюгер подошел на шлюпку и вручил мне телекс от Морин, посылку от английского посла в ЮАР и кипу журналов. Я поблагодарил по радио командира корабля, лейтенант-командэра Ника Смита. Почти три четверти часа продолжалась беседа с гостями в шлюпке, в числе которых был мистер Янг из Йоркширского телевидения; мы выпили пивка, затем расстались.
- После randevу я поторговался с собой: то ли еще поспать, то ли поработать. Решил поработать и взялся за один из стаксель-гиков. Провозился до вечера, укрепляя его манжетом, зато хоть этот гик вернулся в строй (пока не вздумает снова сломаться), и появилась надежда на успешный ремонт второго.
- В посылке английского посла были бутылки шампанского и баночка икры. Я передал благодарственную радиogramму, добавив, что одну бутылку приберегу до дома, до встречи с Морин, а другую откупорю, как только маршрут замкнется и выйдет полное кругосветное плавание.
- Великим счастьем было связаться по радиотелефону с Морин. На этот раз голос ее звучал куда веселее. Она сказала, что все в порядке, и у меня сразу стало легче на душе. Не скажу точно, чего я ожидал, этого после мыса Доброй Надежды взял курс на север — «повернул за угол». Должно быть, в душе надеялся тотчас встретить пассаты, ласковое солнце и русалок. Разумеется, на самом деле из этого ничего не вышло. Поединок с волнами и с ветром продолжался по-прежнему. Я кричал сам себе: «В чем дело? Ведь я должен мчаться вперед с

попутным ветром. Откуда все эти волны и брызги? Где русалки, где летучие рыбы, где пепси-кола со льдом?» — и весело отвечал: «Не беспокойся, все будет в свое время».

- Снова взявшись за маленький мотор, я наконец наладил его. Два провода отстали, их надо было припаять. Я никогда еще не занимался пайкой, но на борту был и паяльник, и олово — подарок от одного человека, который прочел книгу Робина Нокса-Джонстона и запомнил, как тому не хватало паяльника. До чего же я был благодарен этому человеку! Чтобы не испортить дело, я связался с Кейптаунским радио и попросил совета. Радист Джордж Аллен тщательно проинструктировал меня, пайка получилась надежная, я пустил мотор и наконец зарядил аккумуляторы.
- Записи в журнале за эти дни звучат куда веселее:
- «24 мая. Около 14.00 у меня был гость — теплоход «Мианпура» из Ливерпуля. Заметив судно, я поднял флаг торгового флота Великобритании. Смотрю, и там поднимают такой же! До чего же волнующей была эта встреча двух родных флагов в глухом уголке океана.
- Подготовил паруса для завершающего этапа. Пришлось изрядно повозиться со снастями. Теперь на палубе наготове 10 парусов.
- 25 мая. Встретил танкер «Бритиш сэйлор». Говорю в микрофон: ««Бритиш стил» вызывает «Бритиш сэйлор»» — и замечаю, как забавно получается. Британская сталь (это я) вызывает британского моряка (это он)! Танкер остановился, я подошел поближе. Рейс Ла-Плата — Кейптаун. Я поблагодарил за любезность».
- Наконец-то поддули южные ветры, о которых я так мечтал, но яхта все еще никак не хотела идти самостоятельно. Не повезло мне с починенным гиком: и трех часов не поработал, как сломался. Я опять его отремонтировал — он опять полетел. И к тому же запутался в стакселе, так что я основательно помучился, снимая его. После чего снова принялся за ремонт. Отрезал обломанные концы, чтобы можно было надеть манжет. Это был адский труд, ведь мне пришлось высверливать все заклепки. Дрель
- натерла мне пальцы до пузырей, да я еще порезался, но в конце концов скрепил гик; правда, с 25 футов он укоротился до девятнадцати.
- Затем я взялся за второй гик. Единственный оставшийся у меня манжет был чересчур велик, все-таки я надел его и приклепал, зажав тискаами. Я остался не очень доволен своей работой, тем не менее 1 июня смог поставить оба гика, и «Бритиш стил» кое-как пошла своим ходом. Кое-как — потому что из-за неравных гиков яхта так и норовила уклониться от курса. Поколдовал со стакселями и прикрепил к румпелю амортизатор, я отчасти укротил ее. Не идеально, однако несравненно лучше, чем ничего: ведь теперь я мог на время предоставлять яхту самой себе, мог поспать, приготовить обед, а до сих пор боялся даже на пять минут оставить румпель, ведро для неотложной нужды держал рядом с собой.
- Я уговаривал себя не злиться из-за этих гиков. Что поделаешь, если они оказались недостаточно прочными. Допущена ошибка, но кто не ошибается? И когда мне уж очень хотелось отругать тех, кто изготовил гики, я спрашивал себя: «А мачта?» Вон как ей досталось, а ведь стоил. «Что для тебя важнее,— говорил я себе,— гики или мачта?» Это помогло мне судить о вещах более здраво.
- После пространной радиоконсультации с Фрэнком Эли-ном я смог исправить двигатель. Пункт за пунктом мы перебрали все узлы стартового устройства. Фрэнк знал назубок все подробности схемы, так что с его помощью я нашел неисправность и устранил ее. Каким огромным облегчением было сознавать, что я снова могу как следует зарядить аккумуляторы и пользоваться электрическим освещением.
- Выдержки из журнала:
- «3 июня. Сегодня я абсолютно доволен жизнью. Это со мной редко бывает, но сегодня как раз выдался такой день. Восхитительное чувство, душа блаженствует. Вынырни сейчас подо мной подводная лодка — и то не поколебала бы моего душевного равновесия.
- Впервые после долгого перерыва слушал последние известия Би-Би-Си. Вот уж верное средство хандру нагнать! Можно подумать, они специально за всякую гадость охотятся. Смерть, кровь, убийства, утопленники — хотя бы одно светлое пятнышко. Ей богу, не стану больше слушать последние известия, лучше поищу что-нибудь другое.
- Поменял карту. Как же приятно было расстелить лис ты на следующий этап, до Азорских островов! 4 июня. Ветер восточный, и мне то и дело приходится отрывать от журнала, чтобы поправить румпель. Ох, и морока это, когда яхта идет самостоятельно только при попутном ветре. Сейчас у меня работает генуэзский стаксель, стаксель № 1, вынесенный вправо, и бизань — для баланса. Не исключена вероятность шквалов, поэтому лучше не ставить на ночь бизань-стаксель. Значит, мне всю ночь сидеть на руле. Балансировка почти полная — почти, но не совсем. Я могу отойти на 10—20 минут, но никак не больше.
- 5 июня. Очередные дела:
- Фал выносного стакселя
- Грота-фал
- Фал стакселя № 1 (новая муфта, двушкивные тали)
- Аварийные огни
- Закончить подготовку № 2 (стаксель)
- Подготовить № 1
- Наладить насос (кокпит)
- Отремонтировать лари
- Исправить дверь шкафа
- Навести порядок и чистоту на корме
- Навести порядок в парусных рундуках на носу
- Разобрать книги
- Перевязать палец
- Очистить мачту от ржавчины
- Почистить и смазать лебедки
- Выкрасить палубу
- Умыться и побриться
- Это самое неотложное, а сверх того есть куча других дел. Например, давно пора почистить плиту. Будь я проклят, если позволю себе вернуться на захламленной яхте! ...Начал делать кое-что по перечню. Поднял выносной стаксель, заменив лопнувший фал. Исправил фонарь правого отличительного огня, заимствовав лампочку из левого. Левых огней два, так что можно не волноваться. Подготовил и смазал грота-фал. Грязная работенка, но для оцинкованных тросиков очень нужная. В порту поручу это дело Сэмэнте — она будет счастлива!
- 6 июня. На сердце тоска — видел мертвую птицу. Похожа на полярную крачку. Судя по всему, умерла не так давно. Но почему именно здесь?
- Первая с начала плавания банка испорченных консервов. Надо быть поосторожнее: пищевое отравление мне теперь вовсе ни к чему.
- На несколько часов установился штиль, я натуго выбрал шкоты и пошел спать.
- 7 июня. Проснулся — пасмурное небо и шквал за шквалом. Поставил стаксель № 1, грот и выносной стаксель. При шквале делаю поворот оверштаг и ухожу. Уже несколько дней держится восточный ветер. Вот некстати. Был бы зюйд-ост, наладил бы я паруса так, чтобы яхта шла сама.
- Наряд по климату: голова обмотана полотенцем (очень элегантно!), темные очки, штанины подвернуты.
- Ушиб ногу об утку около кокпита. И болит же, черт бы ее взял! Да еще и распухла.
- Сегодня (и вчера) заполнял журнал, не отходя от румпеля.
- 8 июня. Сейчас 13.15, я (как обычно) на руле. Отчаянно борюсь с сонливостью. Никак не удается развить ход, лучше лягу в дрейф да посплю.
- ...Меня точит досада, оттого что не могу заставить яхту держать курс. Стоит ветру перемениться — куда подевался чудесный баланс. Жуть, как спину ломит. Господи, до чего противно должно быть читать мои журналы — разнылся, как старая баба. А на самом деле-то ничего

страшного. Сидишь на солнышке и держишь румпель — посади кого хочешь на мое место, только рад будет. Просто я так настроился: не терпится поскорее домой. И ничего не могу с собой поделать, сколько ни твержу, что незачем гнать, рано или поздно доберусь до дома. Как вошел в полосу юго-восточных пассатов, делаю около 100 миль в день, но мне этого мало. Предел — 120, 110, 115, 122 мили в день, а хорошо бы 150—180. Но совсем без сна тоже ведь нельзя.

- Сидя на руле, учу стихи. За четыре дня выучил наизусть шесть поэм, теперь у меня в голове смешались Берне и Мейсфилд.
- **9 июня.** Сегодняшнее астрономическое место меня огорчило: ровно 90 миль к югу от Святой Елены. Это значит, что за ночь я изрядно отклонился на зюйд-вест. Ветер сместился к северо-востоку, и яхта отвернула на юго-запад. Сегодня весь день норд-ост, сила (тоже мне сила!) — 1 балл.
- Мои проблемы сводятся к следующему: (1) не могу заставить яхту держать курс при попутном ветре, пока сплю; (2) из-за коротких гиков не использую полностью площадь парусов; (3) тихие и попутные ветры — слабое место яхты; (4) корпус очень сильно оброс; (5) я устал, энтузиазм убывает с каждым днем. Нет, решено и подписано: на последнем этапе наслаждаться плаванием и не терзаться из-за времени. Это величайшее приключение в моей жизни, и теперь самое время наслаждаться им и вспоминать пережитое. От Горна до Доброй Надежды мне пришлось крепко потрудиться (и натерпеться страху), когда-то же надо силы восстанавливать.
- Для начала — хороший завтрак: сардины, крем с крыжовником, кофе, рюмка вина. Обнаружил две дюжины банок консервированных мандаринов; Морин их очень любит.
- Побрился, помылся. Сразу почувствовал себя лучше. Расхаживал по палубе нагишом, лишь полотенце на голове (элегантно!) да темные очки. Но это только на полтора часа, до легкого загара. Вообще-то я редко обгораю, но осторожность не повредит.
- Нашел бутылочку антисептика. Очень кстати, ведь у меня осталось всего полбутылки. Теперь опять буду добавлять в воду во время еженедельных стирок.
- **10 июня.** Ну вот, можно сказать, что добрались до Св. Елены. Ночью я попал в штиль, а утром проснулся и увидел ее прямо по носу, в 30—40 милях. Великое дело мореходная астрономия. Определишь, что завтра встретится суша, и ждешь уже наверное.
- Связался с Кейптауном. У оператора оказалась для меня радиogramма из Хоика. Приятный сюрприз, тем более что в этот уикэнд состоится ежегодный Хоикский фестиваль. Подниму свой вымпел, буду петь до хрипоты. И лишь какая-нибудь крачка увидит мое ликование. Хоик, мысленно я с тобой.
- **18.00.** Св. Елена все еще в 5—10 милях к северу от меня. Не думал я, что нам придется свидеться вновь. В прошлый раз я был не один, с командой в лице Морин дивное путешествие получилось. Ничего не скажешь, мне в жизни здорово повезло. Рос в чудесной семье. Детство прошло отлично. С радостью вспоминаю школу, увлечение плаванием. Отменно чувствовал себя среди отличных товарищей в парашютном полку. Девятый год счастливого брака. Сэмэнта — предмет обожания. Наконец, это плавание. Что дальше? Может ли моя жизнь стать еще лучше? Или я подошел к вершине? Я никак не обделен счастьем и любовью».
- У острова Св. Елены я увидел первую на завершающем этапе летучую рыбку. Верный знак того, что яхта не стоит на месте. Правда, из-за слабого ветра я продвигался так медленно, что почти и не заметно. Я примирился с мыслью, что останусь в море до конца августа. И чтобы прогнать уныние, взялся за довольно грязную работу — решил навести порядок в кормовом отсеке. Прежде всего отправил за борт девять бутылок вина, которое явно скисло от долгого плавания. Хоть бы мои четыре бутылки шампанского не постигла та же участь... Закончив уборку на корме, я открыл последнюю банку ветчины, чтобы отметить прохождение Св. Елены. По чести говоря, я еще не совсем его миновал, но оставалось совсем немного, можно и не считать.
- Из радиogramмы Фила Уолфиндена я узнал, что в этом районе находятся суда британских военно-морских сил; возможно, они попытаются связаться со мной. На другой день я сам проявил инициативу. Но я не знал названия кораблей, и было бы нелепо делать вызов такого рода: ««Бритиш стил» вызывает корабль ее величества «Икс»». Поэтому я решил сперва наладить связь со Св. Еленой и после четвертой попытки услышал: «Радио Святой Елены отвечает «Бритиш стил»».
- Я поспешил объяснить радисту, что не в Св. Елене дело, мне нужны военные корабли. К счастью, радист не был лишен чувства юмора. Мы поболтали с ним, и он рассказал, что «Игл» и «Глэморген» вчера покинули остров Вознесения. Сейчас идут учения, так что вряд ли я с ними встречу, если не свяжусь по радио. Не зная, каким курсом они ушли, я вообще сомневался, что это возможно. Обидно. Приди я сюда на несколько дней раньше, все было бы в порядке.
- Радист рассказал также, что недавно на остров пришла яхта из Южной Африки, команда — четыре человека — сошла на берег, чтобы промочить горло, а когда вернулась, яхты не оказалось на месте. Кто-то угнал ее, и обнаружилась она уже в Ресифи, в Южной Америке.
- Какое счастье, подумал я, что вор не польстился на мою яхту в ту ночь, которую мы с Морин провели на берегу Св. Елены!
- Когда стемнело, я спросил себя: несут ли военные корабли ходовые огни на учениях? Не хотелось бы врезаться в авианосец!
- После Св. Елены мне немного повезло с ветром, и 11—12 июня я за двадцать четыре часа отмахал 150 миль. Великое удовольствие идти так в солнечную, теплую погоду. Я провел на руле целый день, а затем и ночь, отсюда и такой переход, зато и досталось же моей спине с прилегающими частями тела. В этот день над яхтой кружили две птицы незнакомых мне видов. Одна — белая, с черными метинами на крыльях и острейшим клювом. Вторая — тоже белая, с длинным тонким хвостом и красным клювом; она описывала круг за кругом, однако не стала садиться на «Бритиш стил», а улетела на северо-восток. Я ей показал, в какой стороне находится остров Св. Елены, но она меня игнорировала.
- Еще один хороший суточный переход в 150 миль, и я покрыл уже половину пути до острова Вознесения. Жертвуя сном ради румпеля, я пересмотрел свои рабочие часы. Нес вахту до 02.00, потом ложился и спал до рассвета — рассвет всегда меня будит. Проснувшись, снова шел на руль. Если бы я ложился в 22.00, ночью все равно уже не встал бы.
- После многочисленных экспериментов я добился того, что яхта шла самостоятельно при попутном ветре, однако ход не превышал 3—4 узлов. Не ахти какая скорость, но я мог хоть немного поспать, не опасаясь за курс.
- Бесконечные вахты на руле утомляли физически и одурманивали, даже действовали на меня гипнотически. Посмотришь в журнал — ведь помню, что делал запись, а ее нет... Я пробовал читать на вахте и ловил себя на том, что по десяти раз перечитываю один и тот же абзац. То ли дело картинки; я жалел, что не припас побольше комиксов! Хорошим развлечением была мозаика, особенно та, в которой из неравных кусочков надо складывать квадраты.
- **15 июня** мои координаты были 8°40' ю. ш., 11°30' з. д. Выйдя утром из каюты, впервые с начала плавания нашел на палубе мертвую летучую рыбку. Ужасно не люблю такие находки. Если услышу, что на палубе приземлилась рыбка, спешу подняться и бросить ее в воду. А вот на этот раз проспал гостя.
- В копите днем теперь жарко, и в каюте я спал уже не в мзшке, а поверх него. Снова постригся, совсем под Юла Брюннера! Ничего, пока дойду до дома, еще отрастут.
- Прочитал у Робина Нокса-Джонстона, как он боролся с ракушками. У него это получалось неплохо, а вот я никак не мог от них избавиться. Судя по описанию, его и мои ракушки были одного вида. Может быть, мои сидели крепче из-за краски? Или сказывалось то, что у меня не деревянный, а металлический корпус? Опять слово журналу:
- **«16 июня.** Всю ночь провел на руле. Причина: тихие ветры, необходимость нести максимум парусов. В 06.00 решил связаться с Кейптауном — вроде бы на этот час у нас был назначен сеанс. Однако Кейптаун молчал, и мои вызовы остались без ответа. Может быть, сеанс назначен на 07.00? Да нет, помнится, что условливались на 06.00... Ветер чуть посвежел, до 3—4 баллов; я убрал генуэзский стаксель и стал дожидаться 07.00. Спину ломило так, что я решил попробовать управлять лежа.
- Для этого я протягиваю тросы от румпеля через блоки в каюту. Упираясь ногами в водонепроницаемую дверь, могу повернуть румпель вправо или влево. Трудновато, но зато спине какая-то передышка. Трудно потому, что румпель-тали приходится крепить к задней оконечности румпеля. А это объясняется тем, что румпель-то у меня эрзац, ведь настоящий сломался в шторм.
- Так или иначе, в 06.40 я прилег и, судя по всему, тотчас уснул. Проснулся в 10.15 — паруса обстеныны, время сеанса давно прошло. Сейчас в копите жара около 40°. Натянул тент, но он действует мне на нервы своим хлопанием. Солнца не боюсь, на Ближнем Востоке на учениях мы в жару бегали с полной выкладкой. И мало кто сдавался. Крепкие ребята служили в третьем парашютном.
- Ем теперь куда лучше — по-моему, не столько от голода, сколько от скуки. Цепляюсь за любой предлог, чтобы оставить румпель.
- **17 июня.** Связался с Портисхедом. Вот это радость, потом я долго не мог успокоиться. На всем пути у меня была связь: Портисхед, потом Буэнос-Айрес, Фолклендские острова, Веллингтон, Сидней, Перт, Кейптаун и теперь вот снова Портисхед. Великое событие!

- Разговаривал с Морин, голос у нее грустный и озабоченный. Я знаю, она тревожится, потому что у нас нет дома, и похоже, что домик, который мы хотели снять, не будет готов в срок. Ее мечта — приобрести новый дом взамен старого. Моя затея далась ей нелегко; вернуться — постараюсь снять с ее плеч часть забот.
- Набрал в ведро морской воды и купал в ней ноги, сидя на румпеле. Блаженство. Эх, вернуть бы прежний задор. Прибавил в весе, и это дает себя знать. 18 часов на руле, почти без сна. Так недолго и совсем отупеть. Да еще солнце печет. Разве будет голова работать как следует.
- Все, хватит скулить. Не так уж много осталось, скоро я опять войду в полосу северо-восточных пассатов и западных ветров средних широт.
- 18 июня. Всю ночь провел на руле. Попробовал наладить новый распорядок сна и рулевой вахты. Преимущественно сплю возле румпеля. И как только яхта уваливается — паруса начинают хлопать, я хватаюсь за румпель и возвращаюсь на нужный курс. Скатанный спальный мешок служит опорой. Сейчас тепло, мне достаточно свитера, чтобы не мерзнуть. Опираюсь спиной на спальный мешок, головой на подушку, а ноги кладу на дверную раму. Когда яхта уваливается влево, грот отходит, но его держит страхующий трос. Если уваливается вправо, отходит стаксель № 1. В обоих случаях меня будит шум.
- Так удается поспать когда двадцать минут, когда поменьше. Все эти сутки я провел на руле, однако ночная вахта не так сильно меня утомила. Испытаю эту систему и сегодня ночью.
- 19 июня. Ночью не пришлось нести рулевой вахты. Ветер восточно-юго-восточный достигал 6 баллов, так что в этом просто не было нужды.
- 20 июня. Расстелил спальный мешок под румпелем, потом приподнял румпель и улегся. Лежа на правом боку, вижу приборную доску. Когда яхта уваливается, паруса начинают полоскаться, и мне достаточно посмотреть на приборы и переложить руль в ту или другую сторону. Теперь меньше устаю, в целом набирается до 4—5 часов сна.
- Расскажу, как проходит дневная вахта, как я постепенно превращаюсь в заводную куклу.
- Рассвет. Выползаю из-под румпеля. Завтрак — кукурузные хлопья; дважды пришлось возвращаться к румпелю, чтобы вернуть яхту на курс. Поставил генуэзский стаксель, и снова — на руль.
- 10.00. Кофе — румпель.
- 13.15. Из кокпита взял высоту солнца. Бегал к прокладочному столу, нанося на карту линию положения.
- 14.00. Второй завтрак — две чашки кофе, банка мандаринов, все это не отходя от румпеля.
- 16.00. Беру высоту солнца, не отходя от румпеля. Опять бегом к прокладочному столу и обратно.
- 18.30. Эту запись делаю, сидя на руле, и необходимый туалет совершаю тут же. Руль на первом месте».
- Опять я ночью спал под румпелем, хотя дул слабый восточный ветерок и «Бритиш стил» сама шла правым галсом полный бейдевинд. Я потому не оставлял румпель, что временами ветер свежел и яхта приводилась, ложась на северо-восточный курс, приходилось разворачивать ее обратно. Суточный переход — 101 миль: не так уж плохо, учитывая слабый ветер. Ракушки тормозили ход.
- Но раздражаться не было смысла, все равно я ничего не мог с ними поделать.
- Уже несколько недель я возился со стакселем № 2, который лопнул во время шторма в Индийском океане. Работенка нелегкая: надо было соединить два полотнища бесконечным количеством швов. Да не простыми стежками, а тройными. Теперь ремонт близился к концу. Не мешало бы для крепости пришить тесьму, но я не припас тесьмы, пришлось заменить ее тросом. Стаксель № 2 был мне нужен для полосы северо-восточных пассатов, и я не хотел рисковать. Упустил что-нибудь или сошьешь недостаточно прочно — с первого же раза снова лопнет. От одной мысли об этом меня в жар бросало, и я все сделал, чтобы шов был надежным.
- 22 июня в 03.35 гринвичского времени я пересек экватор на 21°38' з. д. Это была моя четвертая встреча с экватором: трижды я пересекал его в одиночку, один раз — вместе с Морин.
- Я не был расположен отмечать это событие; гораздо больше, чем экватор, меня поразил красный паучок, которого я обнаружил между книгами на прокладочном столе. Я не стал его убивать. Понятия не имею, чем он кормился, но я был вовсе не против такого соседа.
- Может быть, именно этот паучок, самый факт существования которого убедительно говорил о бережном отношении «Бритиш стил» к живым тварям, заставил меня передумать. Я решил все-таки отметить переход через экватор рубцом с требухой.
- **Глава 9 Последний этап**
- Пир был великолепный, но он не прошел мне даром. Начал я с куриного бульона с луком, а после рубца выпил несколько стопок виски. Обливаясь потом, исполнил весь свой репертуар песен и стихотворений, включая «На черта вздохи — ах да ох!» и гимн Хоикского фестиваля. Если в это время по соседству плавали русалки, им представился случай расширить свое предствление о Робби Бернее.
- А на следующее утро последовала расплата в виде дикой головной боли. Я-ведь уже несколько недель не прикасался к виски, и бутылочка, с которой я так лихо расправился, дала о себе знать. Но я и не думал раскаиваться. Столько времени находиться в постоянном напряжении — не худо и отключиться.
- Разбудил меня какой-то странный звук, словно кто-то скребся о корпус. Чуть слышно, однако я сразу проснулся. Непривычный звук, даже самый слабый, всегда меня будит, а под скрип блоков и свист такелажа сплю, как ни в чем не бывало.
- В первую минуту я решил, что это какая-нибудь акула трется о яхту или же летучая рыба бьется на палубе. Посмотрел кругом — ничего. Но шум продолжался, тогда я посмотрел внимательнее и обнаружил, что под лежащий на палубе грот каким-то образом попала качурка. Бедняжка вся дрожала, и было похоже, что у нее повреждено крыло. Я отнес ее в каюту и оставил там. Дав ей немного успокоиться, тщательно осмотрел ее. Конечно, я не ветеринар, но, на мой взгляд, птица была вполне здорова, так что я вынес ее на палубу и подбросил в воздух. Она расправила крылья и умчалась вдаль. Может быть, ее просто укачало?
- Дул южный ветер, и «Бритиш стил» весь день спокойно управляла сама собой. До чего приятно было оставить румпель! Я перечитал все письма из дома, переданные мне около Тасмании, потом одолел главу из книги о судьбах Шотландии.
- На 24 июня у меня был назначен радиосеанс с Порти-схедом. Ветер и в этот день разгрузил меня, я смог переговорить с Морин, Филом Уолфинденом и Франком Эли-ном. В голосе Морин опять звучало нервное напряжение. Я предложил ей уехать куда-нибудь недели на две отдохнуть, но она отказалась. Мысль об огромном бремени, которое она на себя взвалила, не давала мне покоя, я стыдился своего эгоизма.
- Пользуясь свободой от рулевой вахты, после радиосеанса я прилегал полчаса. Я думал о состоявшихся только что разговорах, которые так или иначе касались приготовлений к моей встрече. И мной овладевало все большее беспокойство, чтобы не сказать страх. Вот когда я понял Бернара Муатесе — он шел одним из первых в кругосветной гонке «Санди тайме» и вполне мог рассчитывать на приз в 5 тысяч фунтов, но повернул на Таити, вместо того чтобы возвращаться во Францию. Неужели все будет утрачено — обретенное в плавании счастье, расположение духа, близость к природе, ощущение, что я постиг смысл жизни? Неужели теперь, когда плавание почти окончено, я поддамся суете? Я змолился к всевышнему, чтобы он помог мне не заразиться корыстолюбием, сохранить хоть частицу того, что дали мне эти месяцы, остаться скромным, честным, отзывчивым.
- Но чувства чувствами, а дело делом: я встал и взял за работу. Закончил ремонт стакселя № 2, вычистил плиту. Если мне теперь суждено утонуть, никто не сможет упрекнуть меня в том, что я пошел ко дну с грязной плитой!
- Зона юго-восточных пассатов осталась позади, я вошел в экваториальную штилевую полосу.
- Вот как ее описывает мой журнал:
- «25 июня. Суточный переход — 95 миль. Снова прикован к румпелю. Передышка длилась недолго, но была очень кстати. Это называется переход!.. Со всех сторон перистые облака. Скорей бы начались северо-восточные пассаты, чтобы вместо несчастной сотни отмерять приличное количество миль, идя круто к ветру. Эти тихие ветры ненавистны моей яхте, да и Гвинейское течение, похоже, нас тормозит. Мы как раз на его кромке.
- 26 июня. Суточный переход — 72 мили. Отвратительное место. Всю душу выматывает. Завидишь приближающийся шквал — и прикидывай: то ли ждать, когда налетит, то ли загодя менять паруса. Но ведь точно силу и направление шквала не предугадаешь. И я всегда жду до последнего. Очень они непостоянные. Ладно, не век же это будет продолжаться.
- 27 июня. Суточное плавание — 67 миль. Стоит ли столько трудиться ради такой цифры? Я уже больше суток несу вахту. То поднимешь парус, то уберешь. Генуэзский — № 1 — №2 — № 1 — генуэзский... И так без конца. Грот так и ездит вверх-вниз, скоро совсем сотрет погон.

- Крупное событие — наконец-то нашел черную смородину и груши. Раньше не видел их потому, что поверх стояла банка с сельдерейным супом. Мне не приходило в голову заглянуть под нее. А сегодня две банки свалились и открыли тайну черной смородины.
- **28 июня.** Кругосветное плавание завершено. Только что я пересек собственную трассу и тем самым замкнул круг. Это произошло в точке с координатами 7°42' с. ш. и 26°35' з. д. Вообще-то мне положено быть еще западнее. Почти весь день льет дождь, настроение отвратительное. Ни радости, что выполнил задачу, ни облегчения. Голая хандра. Когда я начинал плавание, в этих же местах за сутки (10 ноября) прошел 163 мили. Сейчас за двадцать четыре часа покрыв всего 70 миль.
- В этом районе проходят четыре морские трассы, а видимость очень плохая. Уходя вниз, включаю топовые и бортовые огни. Да только вряд ли меня увидят. Вся надежда на судовые радары.
- Достал шампанское и икру, полученные от британского посла в Кейптауне. Завтра выпью за здоровье всех и вся.
- Помылся и побрился, надеясь прогнать хандру. Однако противоядие себя не оправдало: когда я затем погляделся в зеркало, то ахнул — у меня был вид девяностолетнего старика. Глаза провалились, обведены черными кругами. Меня угнетала физическая и психическая усталость. И ничего удивительного, достаточно вспомнить штормы в Индийском океане и бессонные недели рулевой вахты. С завистью думал я о «Сухаили» Робина Нокса-Джонстона, которая даже при таких ветрах держала курс. Но затем я сообразил, что «Сухаили» не смогла бы идти против ветра так, как «Бритиш стил». Моя яхта сконструирована для борьбы со встречным ветром. И она великолепно справилась со своей задачей. А как справился я?.. Может быть, я упустил возможность идти быстрее? Может быть, допустил тактический промах, поднявшись к Новой Зеландии, когда надо было идти южнее? И совершаю новую ошибку, идя в Атлантике восточнее, чем следует? Я и теперь не могу ответить на эти вопросы. *Возможно*, действуя иначе на том или ином этапе, я мог что-то выиграть. А мог и проиграть. Сделанного не воротишь.
- Воцарился штиль, и я лег спать, моля небеса, чтобы поскорее начались северо-восточные пассаты.
- В 07.30 я встал и включил радио — мне предстоял телефонный разговор через Портисхед. Не застав дома Фила Уолфиндена, попросил соединить меня с Морин и подробно рассказал ей, как замкнул кругосветное плавание. Она явно воспрянула духом, голос ее звучал куда бодрее. Для меня это было огромной радостью.
- Дождь все шел, он не прекращался уже около 36 часов. Дул легкий — около 2 баллов — зюйд-ост, и я сидел под теплым дождем на руле, поддерживая ход около 3 узлов. Поскольку яхта не стояла на месте, я чувствовал себя неплохо.
- Около 09.30 ветер сместился к северо-востоку, и дождь прекратился. Похоже было, что небо услышало мою молитву. Ветер держался все утро, после полудня он даже посвежел. Настроение у меня поднялось, и я сходил за бутылкой шампанского и икрой. За неимением бокалов наливал себе в оловянную кружку. Выпил за здоровье всех, кого мог припомнить, и мистеру Нептуну досталось несколько капель. Я отнюдь не собирался съедать всю икру, но, увлекшись шампанским, незаметно для себя управился с баночкой.
- На следующий день, 30 июня, продолжал дуть норд-ост — точнее, норд-норд-ост,— и я решил, что вошел в зону долгожданных пассатов. Все складывалось хорошо в этот день, его омрачило только радиосообщение о гибели трех русских космонавтов. Да, видно ученые далеко еще не застрахованы от опасностей... Я глубоко сочувствовал семьям погибших.
- Около «Бритиш стил» появились крупные тунцы. Они, наверное, преследуют летучих рыбок. Несется такая рыбка над самой водой, вдруг выскакивает тунец и хватает ее на лету. Видел я также «португальский военный кораблик» удивительно красивого розового оттенка. Обычно физалии голубые или красноватые, эта же была нежно-розовая.
- Оторвав глаза от рыб, я увидел судно. Явственно различил надстройки и половину корпуса. Поспешил вниз за биноклем, а когда вернулся на палубу, уже все пропало. Странно! Вроде бы судно было достаточно близко, оно просто не могло так скоро исчезнуть. Конечно, бывает, что видимость внезапно ухудшается, пароход окутывается мглой, такие вещи вполне возможны в океане. Но на этот раз с видимостью как будто все было в порядке.
- Неужели мне померещилось? Такое объяснение меня вовсе не устраивало, и я достал карту паромных линий для этой части Атлантики. Насколько я мог судить, позиция виденного мной судна приходилась как раз на трассу от Рио-де-ла-Плата до Бишоп-Рок. У меня отлегло от сердца: судно могло быть настоящим.
- По карте выходило, что я нахожусь в треугольнике морских трасс Ла-Плата — Англия, Вест-Индия — Фритаун (Сьерра-Леоне), Панамский канал — Кейптаун. И я решил ночь подежурить.
- 1 июля принял три радиотелефонных вызова, но особенное удовольствие доставила мне радиограмма от Джона Малкольма из Порт-Чалмерса (Новая Зеландия): «Поздравляю с завершением первой одиночной антикругосветки».
- Хотя в этот день легкие ветры перемежались штилями, суточный переход составил 113 миль — не так уж плохо. 2 июля ветер посвежел, и «Бритиш стил» прошла 150 миль. Особенно хорошо шел я во второй половине дня. Дул норд-ост силой 3—4 балла, и «Бритиш стил», слегка накренась (около 15 градусов), буквально резала воду. С огромным увлечением слушал радиорепортаж о финале женского чемпионата на теннисных кортах Уимблдона. Молодец Ивон Гулагонг! Всего девятнадцать лет—и такой успех.
- Если раньше я опасался, что прибавлю в весе, то теперь меня заботило, что я хуюю. Весь последний месяц у меня — должно быть, от жары — был скверный аппетит, и я уже побаивался, что дома одежда будет болтаться на мне, как на пугале. Аппетит не улучшился, но я твердо решил больше есть.
- Сменив карты, я на новом листе увидел Англию! И еще сильнее проникся решимостью вернуть себе надлежащую форму.
- Журнал рассказывает о маленьких происшествиях на предпоследнем этапе:
- «3 июля. Встал среди ночи, чтобы вернуть в море летучую рыбку. В каюте было слышно, как она бьется на палубе. Только нагнулся за ней, как меня ударила по голове другая! Смех, да и только. Обычно эти рыбки покрыты какой-то слизью, а возьмешь их в руки — к пальцам пристаёт чешуя. Завтра надо будет вымыть голову.
- На рассвете вышел на палубу и сбросил в море 23 летучие рыбки, большинство крупные. Очевидно, яхта прошла через большой косяк.
- Робин Нокс-Джонстон вышел из зоны северо-восточных пассатов на 18° с. ш., и он забрался на запад до сорок первого меридиана (он возвращался домой в апреле, я — в июле). Мне вряд ли стоит заходить дальше тридцать пятого меридиана: не похоже, чтобы я сейчас что-нибудь на этом выиграл. Азорская область высокого давления сулит частые штили. Я делаю ставку на легкие ветры, позволяющие при генуэзском стакселе и бизань-стакселе идти 2—3 узла. В моем распоряжении и другие паруса. Надеюсь, что я не просчитался.
- Вчера откупорил вторую бутылку вина. И получил от него истинное удовольствие. На ужин приготовил хорошую порцию рагу из креветок. Что-то не заметно, чтобы вес прибавлялся. Надо есть еще больше.
- 4 июля. Суточный переход — 168 миль. Нездоровится, принял таблетки. Легкое несварение желудка, причину не знаю.
- Весь день не подходил к румпелю. Несемса, рассекая волны. Иду под гротом. Положено убирать его, если ветер достигнет 6 баллов, но я вряд ли так поступлю. Вот когда перевалит за шестерку, еще подумаю. Надеюсь, он не лопнет.
- Работы уйма, но я не тороплюсь за нее браться. Уверен, что в «конских широтах» на мою долю придется не один штиль, так будет хоть чем заняться, а то ведь эти штили мне страшно на нервы действуют.
- ...Около часа стоял в кокпите просто так, любовался ночным океаном, прислонившись к рубке. Здорово все-таки идти в одиночку на большой яхте, когда она лихо режет воду. Плавание на «Бритиш стил» доставило мне огромное удовольствие. Надо каждое лето хоть на два-три дня выходить в море в одиночку, чтобы поразмышлять в тиши.
- Светит луна, мерцают Плеяды, и я несусь со скоростью 7—8 узлов. Разве плохо? От одной мысли, где ты находишься, Душа поет. Меня тревожит завтрашний день. Вся беда в том, что этих впечатлений ненадолго хватит, а там опять начинаешь мечтать.
- 5 июля. Определился — 20°40' с. ш., 32°20' з. д. Суточное плавание — 168 миль. За два дня пройдено 336 миль, я просто разделил их пополам — думаю, что не ошибся.
- Вчера вечером выпил стопочку на сон грядущий. В результате проспал сеанс с Портисхедом. Вот досада, ведь у меня был назначен разговор с Морин. Бедняжка, напрасно прождала звонка, только утро пропало... Пробовал вклиниться под конец разговора между Портисхедом и другим судном, однако ничего не вышло. Видно, радист сменил антенну, а она направлена в другую сторону.
- И все же новая попытка вклиниться удалась. Портисхед откликнулся и пообещал связаться со мной, как только переговорит с очередным корреспондентом. Невероятно, но факт: меня ждала радиограмма от Морин! Я успокоился, узнав, что все в порядке. Заодно выяснилось, что утренний разговор все равно не мог состояться: Морин уехала с Сэмэнтой в Шотландию. Теперь переговорю в пятницу, 9 июля.

- Эти ребята из Портисхедского радио — настоящие молодцы. Не жалеют сил, чтобы обеспечить мне связь. Кто думает, что дежурить на радиостанции — одно удовольствие, пусть попробует. Тут тебе и атмосферные помехи, и другие суда — нужно быть внимательным и терпеливым. Я обычно работаю с Аленом Хаддертом. Каждая наша встреча в эфире — для меня радость. Он всегда веселый, всегда расскажет что-нибудь интересное из мира спорта. Мне даже неловко бывает во время сеанса: кажется, что я причиняю людям уйму хлопот. Когда человека, с которым я хочу связаться, нет на месте, ребята разыскивают его по другим номерам, пока не найдут. Если учесть, что немногие радиостанции на свете могут сравниться с нагрузкой с Портисхедом, то это учреждение заслуживает только похвалы.
- **6 июля.** 22°05' с. ш., 33°10' з. д. Суточное плавание — 140 миль. В последних известиях сообщили о смерти Луиса Армстронга. Большая утрата. Миллионы будут горевать. Он был великим пионером джаза и блестящим эстрадным артистом.
- Северо-восточные пассаты вроде бы держатся, но уже дышат на ладан. Видно, им скоро придет конец.
- Надо приниматься за уборку. При одной мысли руки опускаются. Но осталось идти всего около месяца, так что у меня нет выбора. Сегодня я не расположен корпеть. Наслаждаюсь хорошим ходом. Вот войду в «конские широты», кончится мое наслаждение, придется взять себя в руки.
- **7 июля.** 24°23' с. ш., 34°25' з. д. Суточное плавание — 145 миль. Сейчас 11.00 (судовое время), а я, вопреки вчерашним обязательствам, еще не брался за работу. Оправдываюсь тем, что надо оставить себе занятие на полосу штилей. Вздор и ерунда. На борту *всегда* найдется работа, и при таком ходе вполне можно управиться с каким-нибудь делом. Откуда эта пассивность? Опыт подсказывает мне, что тут что-то неладно.
- Вот уже несколько ночей меня преследуют сны, сплошные фантазмагии. В одном сне на яхту вскарабкались какие-то люди, опутанные водорослями, но я закричал на них, и они вернулись в море. В другом сне я сидел и выпивал вместе с матерью, Морин и моей сестрой Исабел. Остальные сны такие же непонятные, никак не связанные между собой.
- Откуда эти мысли, эти чувства? Может быть, у меня в душе что-то не так? Может быть, влияет сознание того, что мне скоро предстоит опять общаться с людьми? Помню, как подействовали на меня встречи у Новой Зеландии и Тасмании. А может быть, дело в том, что плавание подходит к концу, и я подсознательно притормаживаю, чтобы продлить его? Но это не согласуется с моим стремлением вернуться домой не позже трехсотого дня.
- Или что-нибудь с организмом? Нехватка витаминов? (Я их принимаю.) Недоедание? Я ем не так уж много, но, на мой взгляд, вполне достаточно. Нехватка соли? Да нет, вряд ли. Но на всякий случай приму меры.
- ...Только что была встреча с норвежским теплоходом «Турсдротт», следующим из Монреаля в Кейптаун. Он шел мне наперерез, а я увидел его лишь, когда мы сошлись чуть ли не вплотную. Его дизеля я не слышал, потому что теплоход приближался с подветренной стороны, но что-то заставило меня подняться на палубу. А так как я был в чем мать родила, пришлось живо юркнуть вниз и надеть шорты. Вернувшись на палубу, поднял сигнал «Радио 2182». Но фал, пропади он пропадом, вырвался у меня из рук! Теплоход был уже рядом, и я закричал: «Радиотелефон!» Услышал подтверждение и переговоры с капитаном Ю. Фосхангеном. Он сообщил мне координаты. Они подтвердили мои собственные определения и прокладку. Значит, с навигацией у меня все в порядке.
- Теплоход развернулся и еще раз прошел мимо, так что я смог сделать несколько снимков. Мы с капитаном помахали друг другу; вся команда высypала на палубу и тоже махала мне. Затем теплоход взял курс на юг. Я вернулся к радио и поболтал еще с капитаном. Он передал мне совет одного из членов команды: не ходить в одиночку, брать с собой женщину! Все удивляются, как услышат, что ты плаваешь один.
- Капитан обещал известить о нашей встрече Ллойд. Он произвел на меня впечатление приятного и делового человека. Я рассказал ему, что побывал в Норвегии со своим полком. Он справился, как у меня с провиантом. Не сомневаюсь, попроси я что-нибудь, он тотчас спустил бы на воду шлюпку. В общем, мне эта встреча доставила настоящую радость. Во всяком случае я выяснил, что: 1. Напрасно опасался встречи с людьми. 2. Прокладка курса — точь-в-точь.
- **8 июля.** 26° с. ш., 35°05' з. д. Северо-восточный пассат держится, и я счастлив. Я боялся потерять его раньше.
- **9 июля.** Похоже, что теперь пришла пора проститься с пассатом. У меня нет к нему претензий.
- **10 июля.** Шквалистая погода. Всю ночь шквалы налетали то с одной, то с другой стороны, но я упорно вел яхту северным курсом. Не зря потрудились: полуденное определение широты показало, что за сутки пройдено на север 120 миль. Я был очень доволен.
- Меня по-прежнему преследуют сны. Стал потреблять больше соли. Жажда? Но в моче никаких признаков обезвоживания. Недоедание? Я ем немного, можно прибавить и посмотреть, что изменится.
- **11 июля.** Вода кончилась! Принялся за аварийный запас, он достаточно велик — три канистры. И можно будет набрать еще во время очередных шквалов.
- **12 июля.** Наконец-то взялся за работу. Убрал кормовой отсек. Он еще нуждается в чистке, но уже намного лучше, чем было. И есть я стал намного лучше — видно, работа подействовала на аппетит.
- **13 июля.** Вчера вечером видел огромную рыбу-меч, настоящий гигант, футов на восемь. Жаль, не было под рукой фотоаппарата, но все произошло так быстро — как всегда в этих случаях».
- Странно, с одной стороны, дни пролетали быстро, с другой стороны, время тянулось медленно. Быстро — потому что надо было основательно поработать, чтобы «Бритиш стил» пришла к финишу чистой и аккуратной, и потому что меня все чаще вызывали к радиотелефону, по мере того как развертывалась подготовка к встрече. Медленно — потому что даже самый короткий штиль меня вдвойне раздражал. Несколько дней мне казалось, что я успею домой к концу июля, но с этой надеждой я скоро простился. Я мог финишировать в самых первых числах августа, однако это никого не устраивало, ведь как раз в эти дни ежегодно происходит большая парусная регата в Каусе. Поэтому я остановился на первоначально намеченной дате — 7 августа, допуская опережение графика на день-два. Фактически финиш состоялся 6 августа.
- **19 июля** я отметил день рождения Сэмэнты. Достал сверток с угощением, которое Морин специально приготовила к этому случаю — консервированный цыпленок (целиком), паштет, картофель, сельдерей, абрикосы, говяжий язык, тунец и восхитительный кекс, испеченный Бетти Ридли. Славно я попиrowал! Херес придал кексу особую прелесть.
- **21 июля** я получил известие, что Морин вселилась в снятый нами домик. У меня не выходило из головы, как она, бедняжка, вынуждена была продать наш дом и укладывать вещи, когда я ушел в плавание. Потом охотился за новой квартирой, и на нее же легла вся забота о переезде. Откуда только силы берет! **23 июля** впервые на обратном пути встретил рыбаков — небольшие суда с длинными стрелами, на которых крепятся ярусы для лова тунца. Одно из них меня напугало. Я записал в журнале:
- «Второе судно пересекло мне курс ярдах в ста. На всякий случай — может быть, на палубе никого нет? — я взорвал сигнальный патрон. Нам грозило столкновение, и я совершил почти полный поворот через фордевинд, уступая дорогу. Иначе мы непременно столкнулись бы; во всяком случае яхта порвала бы ярусы — а потом плати страховку. Может быть, тунец плохо клевал, и хозяин судна был не прочь поправить дела, добившись компенсации за старые рыболовные снасти».
- Позже я одумался и добавил:
- «Мне стыдно за свои мысли по поводу этого тунцелова. Чего стоят мои десять месяцев одиночества в море, мои мечты о том, чтобы стать другим, лучшим человеком, если я вернусь домой. С одной стороны, я благодарен, что мне так повезло в жизни, а с другой стороны, способен на такие низкие мысли. Может быть, все эти радиотелефонные разговоры повинны в том, что я, еще не ступив на берег, уже поддаюсь столь распространенному среди нас, людей, образу мыслей и действий? В нашем обществе постоянно надо быть настороже — как бы тебя не провели, не надули. Я-то думал, что давно излечился от таких мыслей, однако непохоже. Печально, очень печально».
- Следующая встреча возродила мое доверие к морякам торгового флота. Ночью у меня за кормой показались вдали большой пароход. Я прикинул, что он пройдет примерно в четверти мили от меня. Экономя аккумуляторы, я не включал отличительных огней, да мне все равно ничего не грозило: я в любом случае успел бы отойти в сторону. Все же для страховки я осветил фонариком свои паруса, когда пароход оказался на траверзе. Тотчас в мою сторону пополз луч прожектора и вскоре нащупал яхту. Я по-махал рукой, хотя меня вряд ли можно было различить.
- Не знаю ни названия, ни национальности этого судна, одно могу сказать: вахту нес настоящий моряк. Если ему доведется прочесть эти строки, пусть знает, что я был им восхищен. Такие вот случаи, когда вахтенный офицер четко исполняет свои обязанности, помогают забыть о жалких «океанских паромщиках», которых на вахте больше всего заботит качество бутербродов.
- По-прежнему мне снились странные сны. В одном из них я двигался вокруг «Бритиш стил» то ли в плаву, то ли на ялике, а секундой позже уже ходил взад и вперед по какому-то гостиничному номеру. Вдруг ко мне подошел человек — Бинг Кросби собственной персоной — и спросил, чем я занят. Я ответил, что измеряю окружность «Бритиш стил». «Вот,— сказал он, подавая мне полиэтиленовый мешочек,— это

поможет. Мой отец изготавливает их». На мешочке было написано «Эрик Херст» или «Херли». «Как поможет?» — спросил я. — «Сам увидишь», — ответил он и исчез. И все, во всяком случае все, что я запомнил. Удивительно, до чего настойчиво меня преследовали эти сны. Раньше мне ничего похожего не снилось.

- Радио передавало репортажи об экспедиции на Луну «Аполлона-15». Я был потрясен! Что перед этим мои десять месяцев в океане... Перечитал книгу о Дональде Кроухэрсте, и теперь она мне показалась куда интереснее, чем в первый раз.
- Так проходили дни, а 28 июля меня ожидал замечательный сюрприз. Готовясь к сеансу с Портисхедом, я загадя включил радио, чтобы прогрелось, а сам тем временем решил приготовить кофе. Вдруг я услышал в динамике: «Бритиш стил», «Бритиш стил», здесь «Арк Ройял». Мы договорились провести сеанс, и, когда подошло время, я спросил радиста: «Можно переговорить с капитаном?» И поспешил добавить: «Или у вас адмирал?» В ответ я услышал: «Говорит командир корабля, которого вы только что произвели в адмиралы. А вообще-то я капитан Джон Роберте». Я спросил, берет ли меня их радар. На что капитан сказал: «Посмотрите назад, и вы увидите нас». Точно, Вот он! Представьте себе эту картину — ко мне шел могучий авианосец. Здорово!
- С палубы снялся вертолет и сделал несколько кругов над яхтой, делая снимки. Когда авианосец приблизился, я увидел, что на всех палубах выстроилась команда. У меня развеялся британский флаг, а вот брейд-вымпел я, к сожалению, не успел поднять.
- Как только корабль оказался у меня на траверзе, команда прокричала троекратное «ура» и заиграл оркестр. Я был тронут до глубины души тем, что профессиональные моряки так тепло приветствуют любителя. И чувствовал себя очень неловко. Салютуя, я приспустил флаг. Довольно мудреная операция, ведь для этого мне пришлось оставить румпель. «Арк Ройял» сделал два-три круга, поразив меня маневренностью. Капитан Роберте справлялся с авианосцем так, словно это была яхта.
- Вскоре мы простились, но в памяти остались слова капитана Роберта: «Спасибо, что сегодня такая хорошая погода». Да, небо и впрямь было милостиво ко мне. Все мои рандеву проходили при хорошей погоде.
- 31 июля надо мной, делая снимки, пролетел самолет, арендованный газетой «Санди миррор». Я знал, что на борту самолета находится Морин, мне даже показалось, что я разглядел ее, и я махал рукой, как одержимый.
- Рано утром в понедельник 2 августа меня отыскал «Монктон» под командованием лейтенант-командэра Р. Солта. С корабля спустили шлюпку, чтобы узнать, не нуждаюсь ли я в чем-нибудь. Я ответил, что у меня все есть, вот только воды не мешало бы получить для хозяйственных нужд. Мне наполнили два бидона.
- Позже подошел «Глэссертона» под командованием лейтенант-командэра Дина. Командир корабля, не спрашивая ни о чем, прислал мне бутылку шампанского, цыпленка, готовый бифштекс, две пинты молока и немного картофеля! Удивительная забота, мне было даже как-то неудобно. Кроме того, с «Глэссертона» передали портативную радиостанцию, чтобы я мог держать связь, не загружая основную установку.
- Пожалуй, не мешало бы довести до конца уборку на яхте, но бифштекс был таким соблазнительным, что я предпочел устроить второй завтрак. И шампанское пригодилось: я выпил за здоровье команды «Глэссертона», «Монктона» и военно-морских сил Англии в целом. А когда бутылка опустела, я забрался на койку!
- Военные моряки не покидали меня, так что прокладывать курс было несложно. Через переносную станцию я поддерживал связь со своим эскортом, и мне говорили, что и как делать. Радар позволял им издали засекаать встречные суда и предупреждать меня.
- И наступила минута, о которой я мечтал почти десять месяцев — конец плавания. Фрэнк Элин вышел на «Голубом кристалле», чтобы проводить меня к причалу Королевского Южного яхт-клуба.
- **Глава 10 Конец — и начало**
- Приступая к этой книге, я ломал себе голову, с чего начать; теперь не знаю, чем кончить. По правде говоря, мне кажется, ничто в жизни не кончается, пока не оборвется сама жизнь...
- В пятницу, 6 августа 1971 года, через 292 дня после старта, я снова ступил на пристань Королевского Южного яхт-клуба в устье реки Хэмбл. Меня встречали принц Уэльский, принцесса Анна, герцог Эдинбургский, премьер-министр Эдвард Хит, другие видные деятели и множество так называемых простых людей, которые на самом деле составляют плоть страны. Мистер Хит произнес лестную для меня речь. Вместе с Морин и Сэмэнтой я подошел к микрофону и ответил, как мог.
- Меня окружало сплошное радушие. «Бритиш стил» с убранными парусами спокойно отдыхала у стенки. Я постарался привести яхту в порядок, и люди очень похвально отзывались о ней. Несомненно, и яхта, и ее конструктор Роберт Кларк, и рабочие, которые ее строили, заслуживали всяческой похвалы. Что сказать о себе самом?
- Что ж, я выполнил то, что намечал. Мне неслыханно повезло: мое желание сбылось. Я отлично понимаю, до какой степени обязан всем тем, кто помог мне, — да что там — без кого плавание попросту не могло бы состояться. Об одних (например, о Морин) я не раз говорил в этой книге. Других — искусных мастеров, чьи изделия устояли против всех атак океана, ткачей, которые изготовили материал для моих парусов, — я даже не знаю. Но хотя я шел один, все они были моими товарищами по плаванию.
- Было ли эгоизмом с моей стороны возлагать такое бремя на Морин, бросать жену и маленькую дочь почти на целый год ради приключения, которое я сам же постарался сделать опасным? Да, я обязан признаться, что это было эгоизмом. Но я обязан также сказать, что ответ не так уж прост. Чтобы жизнь не проходила впустую, человек должен стремиться как-то проявить себя. Не знаю почему, — видно, так уж я устроен — но мне для этого понадобилось выйти вот в такое плавание. Думаю, во всяком случае надеюсь, что этот мотив весит больше, чем эгоизм. Нужно было обладать такой благородной душой, какой обладает Морин, чтобы понять меня и не отговаривать, а пойти на напряженный труд, тревоги, разлуку, отказ от своего очага, пожертвовать всем тем, что так важно для каждой женщины и матери, и помочь мне проявить себя.
- Стоило ли приносить такие жертвы? На это я могу ответить только еще одним вопросом: мне ли об этом судить? Лично мне, Чэю Блайту, плавание дало невероятно много. Десять месяцев одиночества в пустынейших водах земного шара закалили мою душу и тело, обострили все мои восприятия. И я надеюсь, что научился больше чтить не только других людей, но и все живое вообще. Что-то из моих чувств и мыслей отражено в судовом журнале. О том, как легко испаряются благие намерения, говорят мои мысли при встрече с рыбаками под конец плавания. Тогда я вовремя себя одернул; надеюсь, что и впредь, когда в повседневной жизни у меня возникнут недобрые или недостойные мысли, я сумею с собой справиться. Поручиться не могу, но надеюсь.
- Вот что дало мне мое плавание, насколько это можно выразить словами. Дало ли оно что-нибудь другим, не знаю. Надеюсь, что дало. Когда я увидел огромное скопление людей на набережной Хэмбла, у меня перехватило горло. Я был страшно горд и польщен и глубоко благодарен всем встречавшим, но я понимал и понимаю, что желание видеть меня, Чэя Блайта, было только одной из причин, которые привели их туда. Главным была не моя личность, а нечто другое — я как бы олицетворял способность *человечества* бросить вызов опасности и победить. Так уж вышло, что на мою долю выпала такая большая честь. И значит, я плыл не зря. Нам нужна романтика. Человечество всегда нуждалось в романтике, и, пожалуй, в наш технологический век она нужнее, чем когда-либо. Молодые люди должны стремиться к всестороннему развитию. Если мое плавание поможет другим проникнуться этой мыслью, значит, все, что было сделано Морин и мной, делалось не только для нас самих.
- Получается, что речь идет не столько о конце большого приключения, сколько о начале новой главы в нашей жизни.