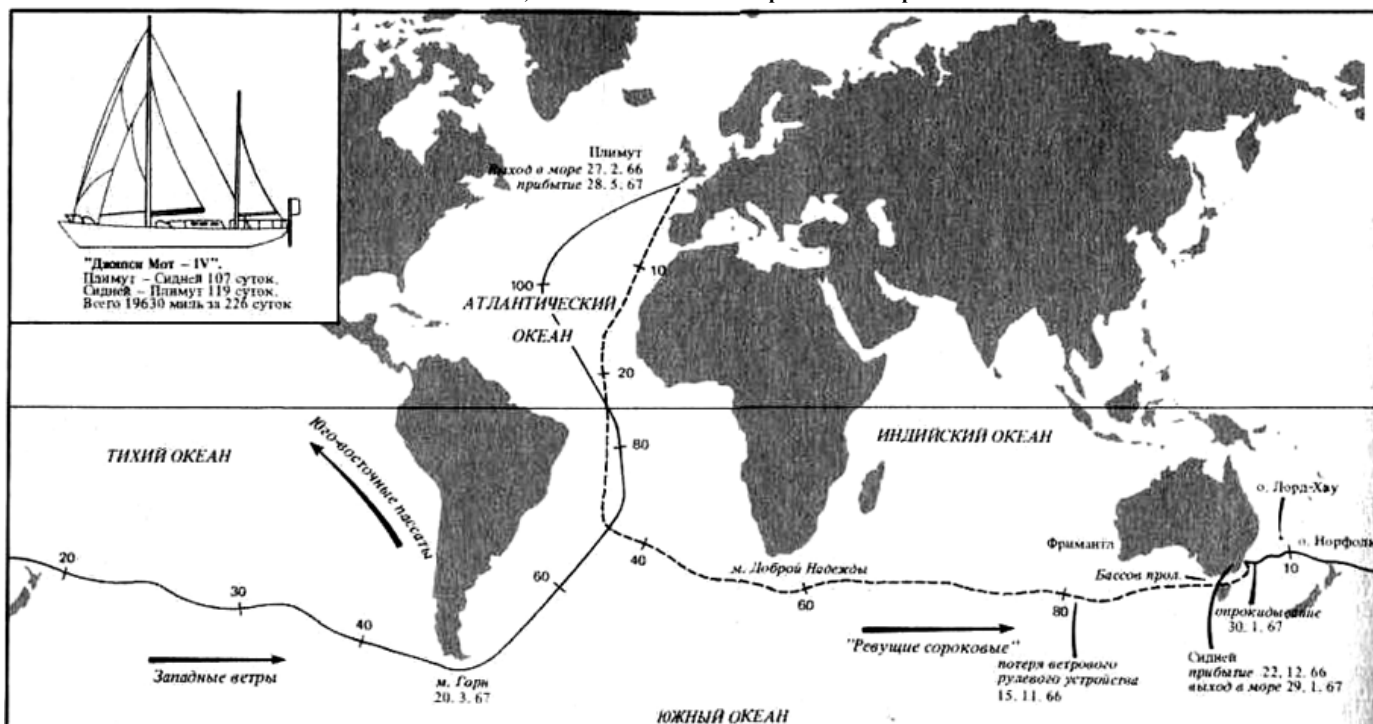


# Плавание Фрэнсиса Чичестера в одиночку вокруг света, 1966 - 1967 гг.

Человек КОТОРЫЙ соревновался с самим собой



В возрасте шестидесяти пяти лет Фрэнсис Чичестер, уже пользовавшийся известностью после своих дальних перелетов в тридцатые годы, стал победителем первой гонки яхтсменов-одиночек через Атлантику, организованной газетой "Обсервер". Тогда же он задумал кругосветное плавание, чтобы состязаться в скорости с клиперами.



Кругосветное плавание Фрэнсиса Чичестера.



Омовение.



Фрэнсис Чичестер заботился о том, чтобы он сам и его судно по возможности выглядели опрятно



### Голубое небо и почти полное безветрие.

За неделю до того, как Риджуэй и Блай достигли побережья Ирландии, Фрэнсис Чичестер отправился в кругосветное плавание на своей яхте "Джипси Мот-IV". Эти два предприятия похожи только в одном - оба они океанские плавания. Кстати сказать, пионерами такого рода путешествий были другие: Атлантику впервые преодолели на веслах норвежцы Гарбо и Самуэльсон, земной шар обошел под парусом в одиночку впервые Джошуа Слокам в 1895-1898 годах. И это было замечательным достижением: в ту пору еще не изобрели ветрового рулевого устройства, легкого, прочного такелажа, лебедок, которые есть в распоряжении современных яхтсменов. Однако полное приключений путешествие Слокама проходило весьма неторопливо, с множеством остановок в пути. Он избегал пустынных штормовых просторов южных широт и обогнул Южную Америку, воспользовавшись Магеллановым проливом.

Фрэнсис Чичестер сильно отличался от Риджуэя и Блая как возрастом, так и самим подходом к своему приключению. К тому времени, когда Чичестер вышел из Плимута (27 августа 1966 года), он уже пользовался заслуженной репутацией не только мореплавателя, но и пионера дальних одиночных перелетов. Он не просто намеревался обойти вокруг света в одиночку, а собирался сделать это быстрее кого-либо в прошлом, с минимальным количеством остановок. Относясь с большим уважением к истории, он хотел пройти старым маршрутом клиперов и, что весьма характерно для него, при этом побить их время на пути из Англии до Сиднея, а затем вернуться в Англию, обогнув мыс Горн. Он планировал сделать только одну остановку в Сиднее и таким образом совершить самое длительное плавание на небольшом судне, да еще в одиночку. В прошлом только девяти подобным судам удавалось обогнуть мыс Горн, и шесть из них при этом переворачивались на крупной волне либо через борт, либо через нос. Никто еще не огибал страшный мыс в одиночку. Все это представляется еще более примечательным, если вспомнить, что Чичестер совершил свое плавание в возрасте шестидесяти пяти лет.

В нем всегда было сильно развито стремление к соперничеству в сочетании с любопытством любителя приключений, связанных с техникой. Он родился в семье священника и познал одинокое, не скрашенное родительской любовью и пониманием детство. Его отправили в подготовительную школу, а затем в публик-скул в Мальборо, откуда вышли несколько знаменитых личностей, в том числе Джон Хант. Как и многие из них, Чичестер не отличался выдающимися успехами в учении и в возрасте восемнадцати лет, не посоветовавшись с отцом, решил отказаться от поступления в университет и дальнейшей карьеры гражданского чиновника в Индии, которая планировалась для него. Вместо этого он эмигрировал в Новую Зеландию отправившись туда палубным пассажиром всего с десятью фунтами в кармане. Все это похоже на рассказ из классических книжек для школьников о приключениях, но Чичестер действительно жил по такому образцу. Он был полон решимости сколотить себе состояние, принимался за разные дела и остановился, наконец, на бизнесе, который стал давать 27-летнему Чичестеру по 10000 фунтов в год, что в то время составляло очень крупную сумму. Он вернулся в Англию в 1929 году, добившись цели - зарабатывать ежегодно по 20000 фунтов.

В том, что преуспевающий молодой бизнесмен увлекся авиацией, не было ничего особенного. Однако, налетав всего двадцать четыре учебных летных часа, он решил приобрести самолет и долететь на нем до Австралии, надеясь побить время Хинклера, единственного пилота, совершившего такой перелет. Чичестер не поставил рекорда, но до Сиднея все-таки долетел. Там его застала экономическая депрессия, из-за которой он потерял большую часть своего состояния, однако это не обескуражило его, и он со всей страстью взялся за осуществление новых летных планов. В те дни пилотирование самолета было во многих отношениях настоящим приключением. К примеру, тогда не было ни радиомаяков, ни оборудованных воздушных трасс. Его самолет "Джипси Мот" имел открытую кабину пилота, дальность полета около тысячи миль и предельную скорость чуть выше ста миль в час.

Никто не пытался перелетать из Новой Зеландии даже в Австралию через Тасманово море. Чичестер стал вынашивать планы перелета из Новой Зеландии прямо в Англию через Тихий океан. Если бы ему это удалось, он, таким образом, совершил бы кругосветный одиночный перелет, т.е. сделал бы то, что еще не предпринималось никем. Однако для начала нужно было перелететь через Тасманово море, а это само по себе серьезный вызов стихии. Расстояние между Австралией и Новой Зеландией всего 1200 миль - две трети ширины Атлантики, зато погода в этом районе практически непредсказуема. Даже если бы Чичестер выбросил из машины все лишнее и взял бы запасные баки с горючим, его самолет не смог бы совершить такой перелет без промежуточной посадки. Однако, разглядывая карту, он обнаружил два населенных островка, лежащих у него на пути Норфолк, в 481 миль от побережья Новой Зеландии, и Лорд-Хау, еще на 561 милю дальше, но ни на одном из них не было аэродрома. Хотя ему и пришла в голову идея снабдить самолет поплавками для посадки на воду, главной задачей оставалось отыскать эти островки в океане. Там не было радионавигационных средств, и Чичестер понимал, что ему придется отыскивать островки с помощью счисления и определения места по солнцу - дело нелегкое на вибрирующем, то и дело проваливающемся в воздушные ямы самолете. Стоило допустить ошибку в полградуса при выборе курса - он промахнулся бы мимо цели, и у него не хватило бы горючего для возвращения в Новую Зеландию, к тому же у него не было радиации, чтобы позвать на помощь, и оставалось совсем мало шансов на то, что его сможет подобрать какое-нибудь судно. Тогда Чичестер решил применить оригинальный способ отыскания цели: намеренно оставить остров далеко в стороне, так, чтобы твердо знать, в какую сторону поворачивать, когда, согласно,

расчетам, он залетит в океан на нужное расстояние. Подобным методом пользуются на соревнованиях по ориентированию для отыскания контрольного пункта на лишенной приметных объектов местности, но там, в случае промаха, это означает, что спортсмен займет всего-навсего более низкое место. Для Чичестера ценой ошибки была бы сама жизнь.

Однако австралиец Мензис успел первым совершить одиночный беспосадочный перелет через Тасманово море на самолете с большим запасом горючего. Это не остановило Чичестера - его очаровала навигационная сторона дела - отыскать в океане крошечный островок и сесть на него. Он занялся изучением аэронавигации, пытаясь приспособить секстан для использования при одиночном перелете.

Завершив все приготовления, 28 марта 1931 года Чичестер вылетел с северной оконечности Новой Зеландии, и все же ему было страшно при мысли о том, что он собирается сделать.

*— В полдень я пересек береговую черту, подо мной была бухта Спирит, где, по представлениям маори, находится большая пещера, в которую уходят души умерших. Самолет выскочил из облака. Все мои жалкие страхи и сомнения внезапно улетучились, волнение охватило меня. За моим плечом слева быстро уходила вдаль Новая Зеландия, впереди простирался океан, сверкающий под лучами солнца. За такое зрелище можно было заплатить какую угодно цену. Радость переполняла меня от осознания собственной силы и целеустремленности.*

Он применил на практике целый ряд приемов расчета сноса и местоположения при одиночном полете:

*- Мне пришлось воспользоваться секстаном, чтобы определить, как далеко еще до точки поворота и для проверки счисления. Я аккуратно выровнял самолет, однако он не желал стабилизироваться, и мне пришлось непрерывно работать одновременно штурвалом и секстаном... Не успел я совместить солнце и горизонт, как чудовищное ускорение вжало меня спиной в кресло, заставив бросить секстан. Я ухватился за штурвал, вывел гидросамолет из пике, перевел его в режим нормального снижения, а затем в горизонтальный полет.*

Он все же ухитрился взять высоту солнца несколько раз и, наконец, оказался в точке, где, согласно счислению и расчетам высот солнца, нужно было поворачивать на 90°. Наступило время проверить на практике свою теорию.

*- В то самое мгновение, когда я отвернул почти на 90° от курса, которого все время держался, меня охватило отчаяние. После того как я час за часом летел в одну сторону над безликой водной поверхностью, лишенной каких-либо ориентиров, мое сознание инстинктивно взбунтовалось против такого резкого изменения направления посреди океана. Ведь вся моя "навигационная система" была плодом фантазии. Я летел прямым курсом так долго, что мне стало казаться, будто остров находится впереди, а не справа. Меня охватила паника. Все внутри меня, казалось, кричало: "Ради бога, не поворачивай! Не сходи с ума!" Руки сами по себе хотели вернуть гидросамолет на прежний курс. "Так, так держать!" - скомандовал я сам себе вслух. Я был просто обязан довериться расчетам, так как мне все равно не оставалось делать ничего другого.*

Он совершил-таки посадку сначала на острове Норфолк, а затем на Лорд-Хау. Потом случилось несчастье. Шквал, налетевший ночью, пустил ко дну его гидроплан, стоявший на якоре. Казалось, все было потеряно, но Чичестер не желал смириться с поражением, и решил восстановить не только самолет, но и его мотор. Он заказал необходимые детали и оборудование, хотя не имел должного опыта механика. Ведь одни только крылья имели около 4000 деревянных опорных стоек, и некоторые были не толще обыкновенного карандаша. Ему предстояло разобрать все это, отремонтировать, собрать заново, пришлось также перебрать мотор. По иронии судьбы единственной его частью, которая доставила хлопот в ремонте, оказалось совершенно новое магнето, которое он поставил вместо старого. С помощью местных жителей он завершил ремонт всего за десять недель и продолжил полет через Тасманово море, доверив свою жизнь отремонтированной доморощенным способом машине.

Однако эти приключения послужили только началом его одиссеи. Он был полон решимости лететь в Англию через Тихий океан и, наверно, выполнил бы задуманное, если бы его полет (он чуть было не погиб сам) не прервался, когда он налетел на линию высоковольтной передачи, протанутой над входом в гавань.

Вернувшись в Англию, он познакомился с Шейлой. Его первый брак был несчастливым и непродолжительным, однако, эта, вторая, женитьба послужила опорой для его дальнейших достижений, которым еще предстояло свершиться. В 1939 году война положила конец мечтам о приключениях. Чичестер решил поступить добровольцем в Королевские военно-воздушные силы, но ему сказали, что он не годится для службы в авиации из-за недостаточного хорошего зрения и по возрасту. Однако он не захотел признать поражения и все же нашел себе применение - стал обучать летчиков навигации.

В конце войны Чичестер взялся за издание карт, и это поглощало всю его энергию вплоть до 1953 года, когда он снова стал скучать по приключениям. Он перестал думать о новых перелетах, т. к. это было дорогое удовольствие, к тому же утратившее ореол романтики. Ему приглянулось мореплавание, тем более что его жена и сын Джиль могли разделить с ним это занятие. Однако Чичестер не желал быть заурядным яхтсменом, который отдается любимому делу только по субботам и воскресеньям. Он сразу же стал участвовать в гонках, сначала выступая просто как член экипажа у опытных гонщиков, а вскоре обзавелся собственным судном, которое назвал "Джипси Мот-II". Поначалу дело шло не очень успешно, однако Чичестер быстро постиг новую науку, и в этом ему помогли знание навигации, а также страсть к изобретательству, которая теперь была направлена на введение всяческих усовершенствований на яхте. Он жил на манер многих других процветающих бизнесменов - напряженно работал всю неделю, а в выходные и праздничные дни целиком и полностью занимался яхтой.

Такой образ жизни не прошел даром. Чичестер был настоящим мучеником в делах коммерческих, от природы человек непоколебимый, способный в считанные доли секунды принимать решения за штурвалом самолета или за рулем яхты, он становился нерешительным, когда речь шла об улаживании денежных проблем или долгосрочном планировании. Я отлично понимаю это кажущееся противоречие, потому что сам обладаю подобным характером. Мир океана, воздушное пространство или горы - удивительно простые, бесхитростные вещи, где все либо черное, либо белое, либо жизнь, либо смерть, мир бизнеса и даже повседневные заботы куда сложнее.

В результате Чичестер сильно переутомился и в 1957 году столкнулся лицом к лицу с самым серьезным кризисом в своей жизни. У него в легком обнаружилась большая раковая опухоль. Шансы на выживание казались ничтожными. Хирурги настаивали на операции, но Шейла была против, предчувствуя, что операция просто погубит его, а если и нет, то сделает инвалидом. С помощью семьи он выкарабкался из болезни, одно время, пребывая на краю гибели, прежде чем раковые клетки прекратили свою активность и больной стал на путь выздоровления. Сам он так прокомментировал это:

*- Еще мальчишкой я слышал, как отец каждое воскресенье бормотал слова молитвы - "Упаси нас, Господи, от внезапной смерти". Это всегда приводило меня в недоумение, внезапная смерть казалась мне превосходным выходом. Только теперь я ясно понял смысл этих слов - молитва должна звучать так: "Упаси нас, Господи, от смерти, прежде чем мы сами не будем готовы умереть."*

Когда завершился короткий период выздоровления, Чичестер стал принимать участие в плаваниях как штурман на яхтах своих друзей. Еще во время болезни он прочитал объявление в Королевском океанском яхт-клубе, предлагающее желающим принять участие в гонке одиночек через Атлантику. Это немедленно овладело его воображением как предприятие со всеми нужными ему составляющими - масштабностью вызова, необходимостью внесения технических новшеств и тем фактом, что исполнить все это нужно было в одиночку. Еще со времени своего увлечения полетами Чичестер понял, что в любом деле действует намного удачнее самостоятельно. Позднее в своей книге "В одиночку через Атлантику" он писал:

*- Как бы там ни было, но я, кажется, никогда не получал большого удовольствия от совместных дел с другими людьми. Теперь я знаю, что у меня хуже получается, если я не один. Это заставляет меня думать, что я создан для действий в одиночку, и любая попытка отклониться от этой участи*

*делает из меня как бы пол-человека. Кажется, единственный способ оставаться счастливым - это заниматься только тем, к чему ты предназначен судьбой.*

Он уже заложил новое судно "Джипси Мот-III", которое было больше и быстрходней предыдущего, и ровно через тридцать два месяца после начала болезни и всего через пятнадцать после медленного выздоровления был уже на линии старта с тремя другими гонщиками. В возрасте пятидесяти восьми лет, когда многие в его положении уже сдают, он собрался принять участие в самой трудной гонке, которая когда-либо проводилась. Он выиграл это соревнование, пройдя дистанцию за сорок с половиной суток, выжимая все возможное из судна и самого себя, используя все свое искусство навигатора и собственную изобретательность, придумывая всевозможные технические приспособления для одиночного плавания, особенно полезным оказалось изобретенное им самим ветровое рулевое устройство "Миранда".

Большинство людей удовлетворились бы таким достижением, но этого не случилось с Чичестером. Он был убежден, что результат можно улучшить и поэтому, не дожидаясь следующей трансатлантической гонки, в 1962 году вышел в океан один, намереваясь побить собственный рекорд, и действительно сократил время до тридцати трех суток пятнадцати часов. Он стал подумывать о других экспериментах в море, именно тогда ему и пришла в голову мысль пройти в одиночку вокруг света по маршруту клиперов. В 1964 году он вновь выступил в трансатлантической гонке, но, несмотря на то, что побил собственный рекорд, только на несколько минут превысив тридцать суток, его все же опередил выдающийся французский гонщик Эрик Табарли. "Джипси Мот-III" исполнилось уже четыре года, а судно Табарли было намного легче и специально сконструировано для этой гонки. Более того, превосходящий моряк Табарли был намного моложе, а одиночная гонка - напряженнейшее соревнование, требующее от гонщика не только искусства в управлении парусами, но и недюжинной выносливости. По-видимому, после этой гонки Чичестер пришел к выводу, что не может больше состязаться с гонщиками нового поколения, и все же он шел впереди других, потому что задумал кругосветное плавание, подтверждая, таким образом, не только свои выдающиеся способности яхтсмена, но и репутацию великого новатора и пионера.

Планы Чичестера были чрезвычайно честолюбивыми решив состязаться с клиперами, он бросал вызов трех-четырёхмачтовым судам до девяноста метров длиной с командой свыше сорока человек. На переходе Англия-Австралия хорошим временем для клипера считалось около ста суток. Для того чтобы достичь такого результата, Чичестеру пришлось бы идти со средней скоростью шесть узлов и днем и ночью, проходя по 137,5 миль в сутки на всем переходе до Сиднея. И чтобы добиться этого, ему требовалось более крупное и быстрходное судно. Такое судно должно было быть достаточно прочным, чтобы противостоять жестокому волнению в южном полушарии, и одновременно таким, чтобы он, в возрасте шестидесяти пяти лет, мог управлять им.

Скорость яхты зависит от ее длины по ватерлинии, так же как от конструкции корпуса и парусности "Джипси Мот-III" закладывалась во время болезни Чичестера, когда был он лишен возможности наблюдать за постройкой, тем не менее, за исключением лишь некоторых, неизбежно выявляющихся недостатков, яхта оказалась превосходным ходком, и Чичестер очень любил ее. Что касается его нового судна "Джипси Мот-IV", то оно, наверное, пострадало от сверхопеки - от избытка идей как строителя-проектировщика Джона Иллингворта, так и самого Чичестера, которые иногда противоречили друг другу. Осуществление проекта целиком стоило, по-видимому, огромную сумму, гораздо большую, чем сам Чичестер мог выложить из собственного кармана. Поэтому он был очень благодарен своему кузену лорду Дулвертону, когда тот предложил заплатить за яхту.

В конструкцию яхты постепенно вводились новшества и модификации, поэтому строительство затянулось и обошлось гораздо дороже, чем предполагалось. Даже тогда, когда весной 1966 года судно спустили на воду, т. е. всего за несколько месяцев до отплытия, у него все еще были серьезные недостатки. Не все сошло гладко во время самой церемонии спуска на воду: бутылка шампанского, которой крестила судно жена Чичестера Шейла, не разбилась с первого раза, судно не хотело покидать стапель, и Чичестеру пришлось подтолкнуть его, чтобы оно заскользило по смазанному жиром рельсам в воду. Когда же суденышко врезалось в воду, то, по словам Чичестера, его "корпус сидел как-то неестественно высоко, казалось, не все было в порядке. Затем две-три крошечных волны, простые морщинки на водной глади от проходящего мимо паромы, заставили "Джипси Мот-IV" раскачиваться с носа на корму. "Боже мой! - воскликнули я и Шейла одновременно. - Да это настоящая колыбель!"

Уже не оставалось времени на то, чтобы исправить продольную и поперечную остойчивость судна и устранить многие другие очевидные недостатки, некоторые из которых, казалось, были заложены в самом проекте. Чичестер подробно описал все эти неурядицы в своей книге "Джипси Мот" огибает земной шар", а во время подготовки к отплытию частенько ворчал по этому поводу, за что получил в свой адрес немало критических замечаний от друзей и прессы. С другой стороны, нужно войти в его положение и понять, что ему предстояло сражаться со всеми этими недостатками в одиночку на тысячемильных просторах штормового океана.

27 августа 1966 года Чичестер был готов отплыть из Плимута. Шейла, сын Джиль и близкие друзья сопровождали Чичестера в плавании из Лондона в Плимут. В день старта они проводили его в гавань, а затем перешли на другое судно Чичестер был предоставлен самому себе. Он лавировал у стартовой линии, как всегда подстегиваемый духом соревнования, решив пересечь ее в тот самый миг, как только прозвучит выстрел сигнальной пушки, и это несмотря на то, что он соревновался на дистанции длиной свыше 14000 миль только с самим собой.

Несмотря на перипетии с болезнью и возраст—ему исполнилось шестьдесят пять,—Чичестер выглядел очень подтянутым и находился в хорошей спортивной форме. Он стал вегетарианцем, главным образом из-за артрита, и регулярно проделывал упражнения по системе йога, глубоко уверовав в благотворное воздействие на состояние здоровья стойки на голове. Ростом Чичестер был всего пять футов девять дюймов, но благодаря кипучей энергии, которую, казалось, излучала вся его фигура, производил впечатление человека гораздо более высокого роста, чем был на самом деле, обращая на себя внимание волевым лицом, твердо посаженной челюстью, тонкими губами, которые почти исчезали при улыбке, и длинным носом, оседланным очками. Его лаконичный сухой юмор делал из него приятного собеседника. Я встречался с ним лишь однажды, когда он пригласил меня на ленч в 1972 году. Тогда он хотел узнать, как можно больше об использовании альпинистами жумаров и хотел опробовать эти устройства при подъеме на мачту. Он был гостеприимнейшим из хозяев, однако в нем легко угадывался человек, который готов использовать кого и что угодно в своих личных целях, конечно, будь он иным человеком, то едва ли сумел бы совершить хотя бы малую толику того, что успел сделать за свою уникальную, насыщенную жизнь.

Отплыть из Плимута, он отбросил в сторону все сожаления и те немногие сомнения, которые у него оставались. Он давно привык к одиночеству, да и в самом деле стремился к нему. Словно взявшись за что-то само собой разумеющееся, он с головой ушел в дело. Главные трудности предстояли еще впереди, там, где ему бросали вызов пустынные просторы Южного океана, и "пробег" по Атлантике в некотором роде предоставлял время для того, чтобы освоиться, разработать тактику действий, привыкнуть держаться "на морских ногах".

В первые дни Чичестер страдал от морской болезни, кроме того, находясь на оживленных путях, он постоянно пребывал в напряжении, всегда наготове сманеврировать, чтобы избежать столкновения с торговым судном, а это главная опасность для яхтсменов, особенно одиночек. В обычной гонке экипаж "Джипси Мот-IV" состоял бы из шести человек, которые по очереди, повхотенно занимались бы ремонтом парусов, несением ходовых вахт, приготовлением пищи и вообще всей той нескончаемой рутинной мелкого ремонта и прочих судовых работ, которые являются насущной необходимостью на любой яхте, принимающей участие в трудной гонке.

Чичестер соревновался с самим собой на самой длинной дистанции, какую когда-либо преодолевали яхтсмены, поэтому тщательно контролировал пройденное расстояние, прилагая максимум усилий для того, чтобы покрыть как можно больше миль в сутки, всякий раз, задаваясь какой-нибудь целью, которую всегда был полон решимости выполнить. На пятьдесят первые сутки он вошел в Ревущие сороковые, т. е. в Южный океан, там, где ветры, не сдерживаемые континентами, проносятся над пустынным простором в восточном направлении, вздымая пятнадцатиметровые волны. Это водная пустыня, где царствуют холодные потоки воздуха и дожди, частые циклоны, приносящие жестокие штормы, где для одиночки-яхтсмена очень мало возможностей для того, чтобы расслабиться. В тех водах человек и судно испытывают предельное напряжение. Плавание протекает изо дня в день при высоком волнении, там все сыреет и нет никакой возможности просушить хотя бы спальный мешок, сушиться там можно только одним способом - завалиться в мешок, не снимая мокрой одежды и согреваться теплом собственного тела. В непогоду мореплаватель-одиночка ложится отдыхать, не снимая штормовки, чтобы не терять времени на одевание, когда срочная необходимость вызывает его на палубу ночью. Сама яхта идет в наклонном положении, ее постоянно швыряет на волнах при штормах и шквалах. Там почти не бывает отдыха и спать удается только урывками, потому что гоночная лихорадка заставляет яхтсмена снова и снова оказываться на свирепом ветру под брызгами или дождем для того, чтобы поменять

положение парусов, вернуть яхту на курс. Приходится пробираться в кромешной тьме по вздыбленной палубе, когда со всех сторон ударяют волны, сражаться с непослушными снастями, освобождать запутавшиеся фалы онемевшими пальцами Чичестер писал:

*- Я был изнурен, меня все больше беспокоили приступы сильной депрессии. Очень часто я не мог встать на ноги без того чтобы не повиснуть на чем-нибудь для опоры, и гадал, не случилось ли что-нибудь с моей нервной системой. Я чувствовал себя ослабевшим, похудевшим и каким-то опустошенным. Меня преследовало ощущение пустоты окружающего пространства, начисто лишеного чего-либо духовного, а чего именно, я и сам не знал. Я понимал только, что именно это причина моего крайнего одиночества, чувства безнадежности, словно я стоял на краю гибели. 5 ноября я серьезно обсудил с самим собой это положение. Проснувшись в то утро, я обнаружил, что не могу стоять на ногах без опоры, меня словно выпустили из больницы после трехмесячного пребывания в постели. Накануне я сильно устал после работы на рации и долгой борьбы с гротом ночью, это меня и доканало. Затем я подумал: "Известно немало случаев, когда крепкие молодые люди на полностью укомплектованных экипажем яхтах после нескольких дней гонок в океане сваливаются от переутомления. Я же в одиночку проделывал всю работу на судне вот уже более двух месяцев. Стоило ли удивляться тому, что я измотался?" Эта мысль немного приободрила меня, и я принял два решения: во-первых, постараться расслабиться и хоть немного отдохнуть днем, во-вторых, питаться более калорийной пищей. -*

Он смог продолжить гонку благодаря решимости в сочетании с самодисциплиной, однако теперь стали приходиться в негодность такелаж и некоторое оборудование. Одним из самых важных и, несомненно, самых хрупких устройств на яхте является ветровое рулевое устройство. Это небольшое крыло или даже парус обычно на корме, который сообщен либо с пером руля, либо с небольшим дополнительным рулем, который реагирует на любое изменение курса судна относительно ветра и приводит его обратно на избранное направление. Это позволяет яхтсмену-одиночке хоть понемногу спать по ночам, работать на палубе днем, а иногда даже почитать книгу. Конечно, это не панацея на все случаи жизни, и, для того чтобы выжимать из судна все, моряк должен постоянно следить за тем, как стоят паруса, то и дело подправлять курс даже при устойчивом ветре.

Устройство Чичестера слегка пострадало еще во время первого шторма в Ревущих сороковых, а несколько суток спустя совершенно вышло из строя - кстати сказать, это испытали почти все яхтсмены-одиночки, ходившие вокруг света. Для Чичестера наступили тяжелые времена

*- Зрелище безнадежно поломанного ветрового рулевого устройства воздействовало на меня как катализатор. Вначале внутри меня все похолодело, словно сама душа моя внезапно застыла и куда-то провалилась. У меня было странное ощущение раздвоения собственной личности, я будто наблюдал за самим собой со стороны - увидел, как я сам умело убрал парус и хладнокровно разглядывал сломанное рулевое устройство. Мои планы рушились. Теперь я не только не мог дойти до Сиднея за сто суток, но и достичь его, не заходя в промежуточный порт. Затем до меня дошло, что я вовсе не пал духом, и это было облегчением. Я понял, что давно уже был подготовлен к случившемуся.*

Чичестер изменил курс, направился во Фримантл, порт в западной Австралии, и занялся перевооружением яхты для того, чтобы она все же могла идти сама без помощи ветрового рулевого устройства. 17 ноября он снова обрел решимость. Присущая ему изобретательность помогла разрешить проблему хотя бы частично. Он лег на прежний курс.

Чичестер понимал, что теперь ему едва ли удастся добраться до Сиднея за сто суток, и, тем не менее, он удивительно близко подошел к этому результату. 12 декабря, на 107 сутки плавания, он дошел до Сиднея, где его ждал прием, достойный героя.

Первая часть путешествия была завершена. Он все-таки проделал самое длительное одиночное плавание. Однако это не прошло бесследно - он явно переутомился, как физически, так и морально. На него самого произвели очень сильное впечатление две фотографии: на одной из них он был изображен, когда, возвышаясь над ним, словно башня, его обнимал сын Джиль, а сам он выглядел хилым стариком со слезами на глазах, на второй он сходил на берег в Сиднее с помощью полисмена. Близкие друзья и пресса подняли шум. Лорд Дулвертон, владелец "Джипси Мот-IV", прислал Чичестеру телеграмму, настаивая на том, чтобы он отказался от продолжения кругосветного плавания; газетчики и многие выдающиеся представители яхтенного мира предсказывали гибель мореплавателю, однако он, несмотря на то, что его "подкалывали" со всех сторон, был полон решимости продолжать гонку. С этой целью он полностью отремонтировал судно, изменил форму киля, увеличил его вес, и по-новому распределил балласт.

29 января, после семинедельного пребывания в Сиднее, он вышел в море не только на полностью отремонтированном судне - ему удалось значительно улучшить его мореходные качества. Испытания не замедлили обрушиться как на него самого, так и на яхту. Метеорологи предсказывали тропический шторм в Тасмановом море, но это не остановило Чичестера. Целые сутки жестокий ветер и громоздящиеся горами волны трепали судно, мореплаватель страдал от недомогания, которое временами казалось ему приступами морской болезни, хотя позднее пришел к выводу, что это напоминало о себе выпитое на прощание шампанское. В результате этого он так и не мог заставить себя закрепить сетку на палубе в средней части судна, где были сложены два больших генуэзских паруса. Он сошел вниз, снял штормовку и улегся на банку, т. е. прибегнул к единственному способу переждать неистовую качку. Выключив свет, он забылся чутким сном моряка, который, как дикий зверь, даже во сне остается настороже, чтобы не прозевать малейшую перемену в поведении судна. Он не слышал рева огромных волн, которые осаждали судно, но все же почувствовал, когда яхта стала переворачиваться.

*- Я сказал самому себе: "Пошла!" Я не испугался, а просто напрягся и был наготове, одновременно сгорая от любопытства.*

По-моему, подобное переживают большинство людей в момент катастрофы. Я сам испытал это при срыве в горах - острое любопытство, словно вспышка молнии, пронзило мне мозг - что же будет, когда я ударюсь о камни? Большинство людей подвержены чувству страха, но обычно это происходит во время ожидания опасности, а не во время самой катастрофы. Когда она случается, у нас нет времени для раздумий; когда выплываешь из переделки, испытываешь скорее волнение. Чичестер так описывает свое состояние:

*- Затем послышались какие-то удары и грохот, на мою голову обрушились посуда, ножи, вилки, бутылки. Я испытывал гнетущее ощущение от сознания того, что судно оказалось надо мной, оно словно свалилось на меня сверху. Я мог только гадать - станет ли оно вверх килем и какие разрушения это принесет, однако яхта плавно выровнялась через тот же борт, на который ее завалило. Я потянулся к выключателю и зажег надкоечное освещение. Лампочка загорелась, и я испытал необычное ощущение от того, что в этом мире хаоса продолжают существовать обыденные вещи. Смутно припоминаю, что делал потом. Я ощутил безнадежность, когда увидел беспорядочную грудку предметов снаряжения и продовольствия. Когда мне нужно было двигаться, все, что оказывалось на моем пути, отправлялось на свое законное место, хотя мне казалось, что я занимаюсь бесполезным делом, т. к. яхта, вероятнее всего, должна была опрокинуться снова. Сотни консервных банок, бутылок, инструментов, блоков, скоб, два секстана и прочее снаряжение слоем более полуметра толщиной покрывали палубу каюты. Рундуки и ящики по правому борту опустели - из них все вылетело, когда яхта накренилась. Вода струилась у меня под ногами у штурманского стола, но ее было не особенно много. Я заглянул в трюм (его глубина полтора метра), однако он не был полон, и я подумал "Слава богу!"*

Я верю, что разгром, учиненный на его судне, и отношение самого Чичестера к опасности, которую сулил повторный "оверкиль", точно соответствуют его деловитому описанию. Однако самым важным было то, что, выбравшись на палубу, он увидел мачту с неповрежденным такелажем стоящей на месте и все благодаря тому, что он убрал все паруса прежде, чем отправиться на покой. Когда однокорпусная яхта переворачивается волнами или ветром, она непременно возвращается в начальное положение благодаря килю и балласту. Страшнее, когда ломается мачта, это случается почти наверняка, если она несет в этот момент хотя бы один парус. Приходится также опасаться, что вода проломит крышу каюты, выдавит световые люки и станет беспрепятственно проникать внутрь судна. К счастью для Чичестера, яхта почти не получила повреждений, и единственной потерей оказался генуэзский парус и бухта троса, которые он не закрепил накануне вечером.

Ветер по-прежнему стонал в снастях такелажа, по-прежнему громоздились волны; Чичестер невероятно устал, он понял, что необходимо экономить силы, поэтому послал "все к черту", сошел вниз, сбросил с койки посуду, бутылки, ножи и вилки и, как был одетым в штормовой костюм, завалился в промокшую насквозь постель и заснул крепким сном. Он очнулся уже днем.

Дул порывистый ветер со скоростью сорока — сорока пяти узлов, Чичестер выяснил, какие повреждения получило судно, а затем принялся за разрешение нудной задачи наведения общего порядка. Хотя он вышел в море всего двое суток назад, ему так и не пришлось в голову вернуться в Сидней или зайти в какой-нибудь новозеландский порт. Судно получило только легкие повреждения, но самым замечательным оказалось то, что ветровое рулевое устройство пережило катастрофу, хотя гнездо крепления оси крыла было, чуть ли не вырвано с корнем. Он устранил это без особых усилий и, оставив Новую Зеландию к югу, направился к мысу Горн.

Были другие штормы, но не такие жестокие, как тот в Тасмановом море, и, когда, наконец, он достиг мыса Горн - известного как самое штормовое место в мире, напряжение гонки почти спало. По-прежнему громоздились высокие волны, все так же свирепствовал ветер, но все это казалось пустяками по сравнению с тем, что Чичестер уже повидал. Здесь было просто многолюдно: патрульное судно ледовой разведки Королевского военно-морского флота "Протектор" подошло к мысу, чтобы приветствовать мореплавателя, крошечный самолет, зафрахтованный "Санди тайме" и Би-би-си, прилетел с Огненной земли, чтобы отнять с воздуха, как яхта Чичестера под штормовым кливером несется по увенчанным белыми гребнями волнам у мыса Горн. В некотором роде это стало кульминацией гонки, чем-то вроде океанской вершины, однако, как это бывает и в настоящих горах, приключения еще не закончились. Предстояло еще спуститься с этой вершины, т.е. совершить переход в добрых 9000 миль. И снова были штормы, новые испытания, но теперь он направлялся в теплые воды Атлантики.

Чичестер никогда не прекращал соревнования с самим собой и попыток выжать из судна все возможное, совершая в северо-восточных пассатах суточные переходы по 188 миль, покрывая до 1215 миль в неделю. Это были рекорды для одиночного плавания, и он сознавал это.

И вот, наконец, в последних числах мая он вошел в Английский канал. На берегу его ждал прием, который оказался уникальным по своим масштабам, прием более громкий, чем, скажем, оказанный Джону Ханту и остальным участникам покорения Эвереста. Еще в Сиднее Чичестеру сообщили о посвящении его в рыцари. Такая почесть красноречиво говорила о той популярности, которой пользовался мореплаватель. На подходе к Плимуту его встретили флотилии мелких судов, четверть миллиона человек наблюдали с берега, как он входил в гавань, следили за его прибытием по телевидению.

Кстати сказать, в числе тех, кто не присутствовал при этой встрече, был некто Дональд Кроухёрст - бизнесмен и моряк-любитель, живо следивший за путешествием Чичестера, которого, как и многих других, это плавание навело на мысль - а почему бы самому не увенчать это достижение одиночным безостановочным переходом вокруг света? В тот день Кроухёрст вместе с приятелем ходил под парусом по Бристольскому заливу. Они слушали радиосообщение и комментарий о прибытии Чичестера и, обсуждая это событие, наверно от зависти, преуменьшали это достижение, отпуская шуточки по поводу приема, который был ему оказан. Однако яхтенный мир присоединился к мнению широкой публики, признав не только достижение Чичестера, но и величие его личности. Путешествие протяженностью 29 630 миль из Плимута в Плимут заняло девять месяцев и одни сутки, из которых на ходовое время пришлось 226 суток.

За всю историю приключений Чичестер проявил себя одним из величайших новаторов. Я вовсе не преуменьшаю достижения Эда Хиллари и Тен-Цинга, если скажу, что они вззошли на Эверест результате усилий всей команды, пользуясь традиционными методами и почти все время, следуя по пути швейцарской экспедиции, которая едва не достигла вершины в 1952 году. Именно швейцарцы впервые преодолели величайшие физические и психологические барьеры.

Что касается Чичестера, тот создал совершенно новую концепцию плавания на малотоннажных судах, как с точки зрения пройденного расстояния, так и скорости; он утвердил собственные правила, сам ставил перед собой задачи и разрешал их, он делал это на протяжении всей жизни еще с той поры, когда в тридцатые годы совершал свои рекордные перелеты. Обойти вокруг света в одиночку только с одним заходом быстрее, чем это проделывало когда-либо маломерное судно, - подвиг для человека любого возраста; тот факт, что Чичестеру было шестьдесят пять, делает его достижение еще более весомым, производит еще более сильное впечатление.

Несомненно, что Чичестер постарался пожать моральные и материальные плоды своего достижения. Кое-кто из его друзей, криво ухмыляясь, обмолвился, что он - де преуспел в саморекламе. Может быть, это и так, но я уверен в другом - Чичестера никогда не подстегивало желание самоутвердиться, как Риджуэя и Блая. Самым важным мотивом Чичестера была, по-видимому, его неистовая страсть к состязанию, сочетавшаяся с любознательностью истинного искателя приключений, к тому же с ориентацией на использование техники. Его не интересовали обычные физические усилия, которые необходимы, чтобы покорить какую-нибудь вершину или переплыть на веслах Атлантику, он получал удовлетворение, лишь действуя с помощью механизмов, все же достаточно простых для того, чтобы он сам мог находиться в тесном контакте со стихиями; так было с ним в кабине его самолета "Джипси Мот", а позднее за штурвалом яхты.

Дух соревнования и любознательности никогда не покидал его; обойдя вокруг света, он стал искать других приключений, которые были бы по плечу ему - стареющему, но неукротимому человеку с реалистическим мышлением. И снова он организовал соревнование, создал свои собственные правила и выложился до конца, чтобы победить. Он построил новое судно "Джипси Мот-V", которое было еще крупнее, чем "Джипси Мот-IV", и намного легче в управлении, и поставил перед собой задачу преодолеть 4000 миль за двадцать суток, т.е. с суточной скоростью 200 миль и это в возрасте почти семидесяти лет. Ему не удалось это, но он прошел дистанцию всего за 22,3 суток. При возвращении домой из Атлантики он попал в шторм, такой же свирепый, как некогда в Южном океане, его судно опрокинулось, но выдержало, и он вернулся в порт.

Однако постепенно здоровье Чичестера начало сдавать, он был уже сильно болен, но все же принял участие в трансатлантической гонке одиночек 1972 года. Его агент Джон Гринфилд вспоминает, что на старте Чичестер чувствовал себя настолько слабым, что с трудом спустился по трехметровому трапу со стенки причала на борт судна. Тем не менее, преодолевая сильные боли, приглушенные большой дозой болеутоляющих, он поставил паруса. Вскоре после выхода в Атлантику он столкнулся с французским метеорологическим судном, которое сблизилось с ним на опасное расстояние. Не ясно, каковы были намерения французов - собирались ли они оказать ему помощь либо просто проявили любопытство? Тем не менее, на "Джипси Мот" сломалась мачта, яхта получила повреждения корпуса. Не могло быть и речи о том, чтобы продолжать гонку. Сын Чичестера Джиль, друг и издатель многих его книг Джон Андерсон были доставлены вертолетом военно-морских сил на яхту и вместе с командой военных моряков привели ее обратно в Плимут.

Чичестера отправили прямо в госпиталь, где он вскоре умер от рака. Его молитва, хотя бы частично, была услышана: "Упаси нас, Господи, от смерти, прежде чем мы сами не будем готовы умереть"

Немногим удалось прожить такую полнокровную жизнь.