

Яхтсмены-одиночки в борьбе за первенство.

Безостановочная гонка вокруг света, 1968 г.

### ЗОЛОТОЙ ГЛОБУС

Робин Нокс-Джонстон, старший помощник каштана пассажирского лайнера «Кения», отшвартованного в лондонском порту, наблюдал по телевидению за прибытием Фрэнсиса Чичестера; ему тут же пришла в голову мысль - а нельзя ли обойти вокруг света, ни разу не заходя в порт?

Он так прокомментировал мне свои мотивы:

*- В некотором роде все довольно просто. Первое - в этом мире так мало интересных занятий и так много людей, что совсем недурно иметь право заявить во всеуслышание, что ты первый человек, совершивший что-либо. Второе - я чувствовал себя неплохо в торговом флоте, но расстроился, когда на короткое время принял командование судном в Южной Африке и словно заглянул в свое будущее на тридцать пять лет вперед. Я стал размышлять - а принесет ли мне такая жизнь полное удовлетворение? И пришел к выводу, что это не слишком радужная перспектива. Наблюдая за коллегами, моими сверстниками, я замечал, как они полнели с годами и не собирались останавливаться; я видел, что сама работа не требует большой отдачи сил и энергии, и тогда подумал, что от жизни можно взять больше. Третье - я узнал, что Табарли строит новый тримаран «Пен Дюик-IV», наверно для того, чтобы побить время Чичестера в плавании вокруг света. В то время французы вели себя очень высокомерно, пытаясь держать нас в стороне от Общего рынка, именно тогда Табарли выиграл трансатлантическую гонку одиночек, и «Пари матч» завопила, что океан, принадлежавший некогда англосаксам, теперь покорен французами и Англия - даже не второсортная, а уже третьесортная держава.*

*Это раздражало меня, и я подумал, что если кому-то и предстоит совершить такое плавание, то это должен быть один из нас, но мы не станем поднимать столько шума.*

Итак, если принимать во внимание желание Нокс-Джонстона оставить свой след в жизни и бросить карьеру, которая не приносила полного удовлетворения, то получается, что его мотивы очень схожи с мотивами Риджуэя. У Нокс-Джонстона все это сочеталось с обостренным, почти агрессивным чувством патриотизма - и он решил обойти земной шар в одиночку.

Нокс-Джонстон всегда любил море и в возрасте семи лет построил свое первое судно - плот из ящиков, но эта посудина затонула, как только он ступил на нее. Он оказался старшим ребенком в семье, где было четыре мальчика и одна девочка. До войны отец работал в судоходной конторе и принимал активное участие в деятельности муниципалитета города Бекингема и даже стал его мэром. Это было типичное состоятельное провинциальное семейство, где все сыновья имели возможность обучаться в паблик-скул.



*«Сухаили» не был современным обтекаемым судном, однако отличался удивительной мореходностью, и после того как Робин Нокс-Джонстон прошел на нем из Индийского океана домой в Англию, он хорошо узнал все его «слабости». Фотография примечательна тем, что отснята посреди океана самим Нокс-Джонстоном во время гонки на приз «Золотой Глобус».*

Еще в детстве Нокс-Джонстон решил посвятить себя морю. Его первым выбором был военно-морской флот, но при поступлении в Дартмут он провалился на экзамене по физике, не смог заставить себя засесть за книги снова и поэтому решил начать карьеру в торговом флоте, поступив на учебное судно «Чиндваре», принадлежащее Британско-Индийской судоходной компании. Кадеты работали на судне матросами и одновременно проходили теоретический курс наук и практическую подготовку, необходимую для будущих офицеров торгового флота. Полученные знаниягодились ему, когда он стал моряком-одиночкой. Если Риджуэю жизнь на борту торгового судна показалась слишком изолированной и однообразной, то Нокс-Джонстону пришлось по вкусу. Он имел отличную реакцию, тоже занимался боксом и, по всей вероятности, был более агрессивен, чем Риджуэй; скорее он привык побеждать, чем с достоинством принимать поражения. Не зная, куда девать силы и энергию, он принимал участие в состязаниях бегунов вверх по склону Столовой горы<sup>1</sup>, занимался подводным плаванием, играл в судовой музыкальной группе, которая пользовалась большой популярностью во всех портах захода, особенно в Южной Африке.

Со своей будущей женой Сью Робин познакомился в Англии. Они поженились, когда он завершил обучение, накануне отъезда в Бомбей, откуда в течение ближайших четырех лет ему предстояло совершать рейсы в Персидский залив, перевоза грузы и пилигримов. Робину очень нравились обязанности третьего помощника капитана; свободное время он заполнял купанием и подводным плаванием в прозрачных водах залива. Он даже подумывал построить дау<sup>2</sup> но его отговорили - такое судно будет слишком трудно потом продать. В конце концов Робин решил объединиться со своим коллегой, офицером торгового флота, и вместе с ним построить крейсерскую «семейную» яхту, чтобы использовать ее как базу для подводного плавания, а также для возвращения в Англию. Они заказали в судостроительной фирме в Пуле (Дорсетшир) комплект чертежей, и, несмотря на старомодность, Нокс-Джонстону проект понравился - яхта обещала быть очень прочной. Они даже успели запастись индийским тиком - отличным строительным материалом. План оснастки не входил в присланные чертежи, его надо было заказывать особо, поэтому Нокс-Джонстон с присущей ему изобретательностью спроектировал оснастку сам. Судно строили индийские мастера, которые пользовались инструментами и методами, традиционными при создании корпусов линейных кораблей восемнадцатого столетия. Нокс-Джонстон окрестил судно «Сухаили» - так называют арабские моряки юго-восточный ветер в Персидском заливе.

Яхта не походила на современное обтекаемое судно: бушприт, полнота корпуса и приподнятая рубка прямоугольной формы придавали ей заурядный, старомодный, но все-таки внушающий доверие вид. Строительство завершилось только в сентябре 1965 года, слишком поздно для того, чтобы воспользоваться северо-восточным муссоном и с ним пересечь Индийский океан до берегов Африки. Однако так или иначе Нокс-Джонстону было просто необходимо вернуться в Англию, чтобы сдать экзамен на капитанский диплом, а также отслужить положенный срок в военно-морском флоте. Помимо всего прочего, его личная жизнь пришла в беспорядок, брак распался, Сью Уехала в Англию.

Только на следующий год он вернулся в Бомбей вместе с приятелем и братом. В Англию отправились на «Сухаили», с долгой остановкой в Южной Африке, где им пришлось наняться на работу, чтобы подкопить денег. Затем он прошел без заходов в порты от Кейптауна до Грейвсенда, лишний раз убедившись в превосходных мореходных качествах «Сухаили». Яхта ходила очень круто к ветру и легко управлялась.

Нокс-Джонстон не был яхтсменом - не участвовал в гонках и вообще редко имел дело с маломерными судами, зато был профессиональным моряком и благодаря основательной подготовке знал все аспекты работы в море. Во время длительного перехода из Бомбея в Лондон он приобрел необходимый опыт. Итак, он окончательно решил совершить кругосветное плавание в одиночку, но будучи никому не известным офицером торгового флота, вскоре узнал, насколько трудно найти поддержку у потенциальных покровителей.

В идеальном случае ему стоило обзавестись новым, более крупным стальным судном, однако для этого пришлось бы заплатить 5000 фунтов. Он попытался продать «Сухаили», но не нашел покупателей - по-видимому, судно выглядело слишком старомодным. Ища поддержки, он написал свыше пятидесяти писем в самые разные фирмы, но не добился успеха. Он обратился даже к своей компании, но, несмотря на то что там выразили теплое участие и признали его способности, совет фирмы отказал ему, заявив, что компания переживает трудное время. Однако Нокс-Джонстон не сдавался и решил идти на «Сухаили». По крайней мере ему были хорошо известны все ее недостатки— ведь огибая мыс Доброй Надежды, он слегка зацепил даже «Ревущие сороковые».

Нокс-Джонстон оказался не единственным человеком, которого воодушевили достижения Чи-честера. К концу 1967 года по меньшей мере пять моряков собрались совершить подобное путешествие. Наиболее плодотворно развивал свои планы бывший командир подводной лодки капитан 2-го ранга Билл Кинг, у которого были обширные знакомства в яхтенном мире. Он уже заручился покровительством «Дейли» и «Санди экспресс», консультировался у самого Блонди Хасле-ра-отца трансатлантических одиночных гонок и пионера в создании систем самоуправления на яхтах. Кинг строил специально спроектированное судно с обтекаемой палубной поверхностью и прямо-таки революционным парусным вооружением типа «джонка». Две мачты на этом судне не подкреплялись, как обычно, штагами<sup>2</sup> и несли каждая по большому прямоугольному парусу. Конечно, такое вооружение заметно облегчает работу мореплавателя-одиночки, зато мачты несут большую нагрузку. На данной стадии Кинг был, по-видимому, одним из фаворитов.



Капитан II ранга Билл Кинг на своей специально спроектированной для этой гонки яхте «Голуэй Блейзер» считался одним из фаворитов.

Однако самым серьезным претендентом на победу считался Бернар Муатесье-сухощавый, почти тшедущный сорокатрехлетний француз с физиономией аскета, которую скрашивала широкая улыбка, выдававшая в ее владельце острое чувство юмора. Он родился в Сайгоне и провел молодость на Дальнем Востоке, в основном плавая на небольших парусных судах - сначала на традиционных грузовых джонках, а позднее на судах, построенных им самим. Этот морской бродяга избородил Тихий и Индийский океаны и уже обладал рекордом на дальность безостановочного плавания для маломерных судов, совершив вместе с женой переход от острова Таити до побережья Португалии (14212 миль) Муатесье не был одержимым гонщиком, подобно Чичестеру, скорее он являлся романтиком, искателем приключений, который любил море почти с мистической страстью. Сама идея посвятить себя и свое судно гигантскому путешествию в 30 000 миль, оказаться в океане один на один с ветрами и беспокойными волнами привлекала его значительно больше, чем погоня за рекордом. Реклама была для него мучительным средством добывания необходимой суммы для организации плавания. Как и Нокс-Джонстон, он собирался воспользоваться собственным испытанным судном, но его «Джошуа», названное так в честь Джошуа Слокама, гораздо больше подходило для такого путешествия, чем «Сухаили». «Джошуа» имело сварной стальной корпус и было крупнее судна Нокс-Джонстона, оно было специально создано для выжимания больших скоростей и отличалось большой надежностью.



Если бы Бернар Муатесье был в большей степени гонщиком, а не просто романтиком-искателем приключений, он наверняка выиграл бы гонку, показав самое быстрое время. Однако одиночество в океане манило его гораздо сильнее, чем рекорды.

У Джона Риджуэя не возникло трудностей в обретении покровителей. Он был известен, его имя признано в прессе, и предприниматели могли использовать это для рекламы. Поначалу он намеревался выступить в гонке одиночек через Атлантику 1968 года-за это ему обещали судно. Однако после успешного кругосветного плавания Чичестера он передумал, но, скрывая свои истинные намерения, все же делал вид, что примет участие в гонке. Он все еще доверял Чеку Блаю, не подозревая, что приближается время, когда испытанный партнер станет его соперником. Когда Блай узнал, что Риджуэй собирается выступить в гонке одиночек через Атлантику, то сам загорелся этой идеей. Вот что он сказал мне: «Боже правый, я отлично знаю Джона, и раз уж он преуспел в чем-нибудь, то не вижу причин, почему бы и мне не сделать то же самое». Очевидно, соперничество между ними возникло оттого, что его отношения с Риджуэем стали несколько натянутыми, так как после завершения путешествия через Атлантику львиную долю славы загреб все-таки Риджуэй. У Блая не было судна, он никогда не ходил под парусом прежде, не разбирался в навигации, однако с присущей ему настойчивостью, практичностью и решимостью, с какими пересекал Атлантику, он начал готовиться к гонке. Блай получил взаимный типовой крейсерскую круизную яхту - тридцатифутовую «Дайти-скус-Ш», а затем, когда узнал, что Риджуэй изменил свои планы и бросил все силы на подготовку к кругосветному плаванию, сделал то же самое. Риджуэй был несколько уязвлен таким «предательством», считая, что Блай мог бы предупредить его об этом, а кроме того, вероятно, почувствовал, что его товарищ порвал с ним. Однако сам Риджуэй действовал только по собственному усмотрению, не советуясь с Блаем.



Чей Блай не мог не поддаться искушению принять участие в гонке, когда узнал, что решил Джон Риджуэй. Сам он никогда прежде не ходил под парусом, понятия не имел о навигации, и ему даже пришлось «занимать» яхту, которая оказалась менее мореходной, чем судно Риджуэя.



Сначала Джон Риджуэй намеревался выступить в гонке одиночек через Атлантику 1968 года, но после успешной «кругосветки» Чичестера передумал и присоединился к гонке «Золотой Глобус», хотя его яхта «Инглиш Роуз-IV» не годилась для такого длительного плавания.

Дональд Кроухерст, который отнесся с таким сарказмом к приему, оказанному в Англии Чичестеру, также занес свое имя в список гончиков. Он был страстным «воскресным» моряком, имел собственное суденышко, обладал гораздо большим опытом, чем Блай, однако никогда не подвергал себя настоящему риску и трудностям, с какими познакомился Блай как во время путешествия через Атлантику, так и на службе в полку парашютистов. Кроухерсту исполнилось тридцать пять лет, ему удалось семейная жизнь, у него было четверо малолетних детей. Он родился в Индии, где его отец работал на железной дороге, однако когда Индия стала независимой, семья вернулась в Британию, и всем им, как и многим другим семьям из бывших колоний, пришлось пройти сквозь мучительный процесс привыкания к иным условиям жизни. Дональд Кроухерст вполне успевал в колледже, однако, получив аттестат, прервал свое образование - его отец умер от сердечного приступа и мать испытывала большие материальные затруднения. Позднее он поступил на службу в королевские ВВС и продолжил учебу в техническом колледже в Фарнборо, где изучал электротехнику. По временам он освоил пилотирование самолета и получил офицерское звание. С ним могла бы случиться та же история, что и с Риджуэем - кстати сказать, так же, как и со мной, - однако Кроухерст всегда желал быть в центре внимания, ему нравилось считаться признанным лидером всевозможных проделок: диких выходов, сумасшедших гонок на автомобилях. Однако все его приключения носили поверхностный характер, были того самого сорта, о которых любят судачить завсегда дари баров. После одного из подобных фортелей ему предложили покинуть ВВС; он перевелся в сухопутные войска, снова получил офицерское звание, но продолжал вести прежний образ жизни, был лишен водительских прав за всевозможные нарушения на дорогах и в конце концов пойман с поличным, когда пытался воспользоваться чужим автомобилем без разрешения хозяина. Его лишили офицерского звания.



*Дональд Кроухерст-победа в гонке помогла бы ему решить все проблемы.*

Вскоре он познакомился с Клэр - привлекательной, темноволосой ирландкой, которая была захвачена ураганом его ухаживаний и живостью характера. Они поженились после того, как Кроухерст перепробовал несколько не удовлетворявших его мест работы в области электроники. В конце концов он осел в Бриджуотере (Сомерсет), где занялся производством электронного оборудования для яхт. У него возникали превосходные идеи, однако осуществлял он их не столь превосходно, и к 1967 году его небольшая компания «Электрон Утилизейшн» почти обанкротилась. Таким образом, кругосветное плавание привлекало его по многим причинам. Ему было по душе бесцельное времяпрепровождение на своей яхте. Но еще больше нравилось делать широкие жесты; он не стеснялся хвастливо заявлять, что побьет время Чичестера. Кроме того, такое плавание представляло прекрасную возможность для блестящего разрешения многих проблем, омрачавших его настроение при занятиях бизнесом. Когда он обойдет вокруг света, думалось ему, поднимется шумиха, и у него появятся деньги - ведь будут же следить люди за его путешествием! Это казалось ему удобным выходом из положения.

Однако он был неизвестен и не имел ничего, кроме долгов. Сначала ему пришлось в голову обратиться в Трест Катти Сарк<sup>4</sup>, который планировал поставить на вечную стоянку в Гринвиче (возле знаменитого клипера «Катти Сарк») «Джипси Мот-IV» Чичестера. Кроухерст выразил мнение, что ставить хорошее судно в сухой док - это расточительство (оно могло бы снова прославиться, участвуя в безостановочной гонке вокруг света), и предложил зафрахтовать яхту за 5000 фунтов. Он забросал трест письмами, обращался к владельцу судна лорду Дулвертону, а не получив ответа, начал интриговать в прессе, освещавшей яхтенную жизнь, обретая многочисленных сторонников. Однако трест оставался непреклонным, и не отдал ему судно. Там советовались с Чичестером, навели справки о Кроухерсте и легко установили, что он не имеет опыта океанского плавания и вообще значит чуть больше заурядного яхтсмена прибрежного плавания. Однако Кроухерст был неуправляем и продолжал разыскивать судно и покровителей.

Сама идея кругосветного плавания явилась следствием путешествия Чичестера, и было нечто неизбежное в том (поскольку уже несколько моряков пожелали совершить такое плавание), что появится человек, который попытается превратить его в гонку. Робин Нокс-Джонстон через своего агента Джорджа Гриффилда, который представлял также интересы Фрэнсиса Чичестера, обратился в «Санди тайме» за поддержкой. Редактор Гарольд Эванс таянул с ответом, так как уже прослышал, что заявитель не является единственным моряком, желавшим попробовать свои силы, и Мюррей Сейл - австралийский журналист-сорвиголова, который готовил материал о Чичестере для «Санди тайме», - получил задание изучить соперников в реальных условиях плавания и доложить, кто, по его мнению, выйдет победителем. Тот обратился за советом к австралийскому врачу-дантисту Хоуэллу по прозвищу Таити Билл, который обладал большим опытом океанского плавания на яхте, планировал принять участие в гонке через Атлантику, организованную «Обсервер», а затем продолжить плавание и обойти вокруг света (правда, в дальнейшем он отказался от осуществления своего проекта). В результате Сейл назвал скромника Нокс-Джонстона с его старой тихоходной посудиною и небольшим опытом плавания под парусом самым слабым претендентом.

Именно в это время «Санди тайме» решила объявить это плавание гонкой, таким образом гарантировав, что, выступая в качестве ее организатора, газета автоматически станет помещать обширные материалы о всех гонщиках, независимо от того, купила ли какая-либо иная газета исключительное право на опубликование подобных статей. Однако в «Санди Тайме» опасались, что моряки, которые планируют предпринять такое плавание и уже пользуются финансовой поддержкой соперничающих газет, не пожелают «играть» в одну игру с ними. Тогда редактор рубрики сенсационных новостей Рон Холл и Мюррей Сейл нашли гениальное решение проблемы: для того чтобы включиться в гонку, от участников не требовалось какой-то формальной заявки; организаторы просили каждого участника просто зафиксировать время старта и финиша на страницах любого печатного национального органа. Таким образом, суда могли отправляться в плавание откуда и когда угодно. Однако все понимали, что весьма опасно появляться в южных широтах прежде, чем там не закончится зима, или не успеть обогнуть мыс Горн до наступления очередной зимы, поэтому время старта было ограничено датами: 1 июня-31 октября 1968 года. По логике вещей выходило, что судно, ушедшее в море раньше, будет иметь больше шансов прийти первым, даже если оно не окажется самым быстрым на маршруте. Поэтому решили учредить два приза: Золотой Глобус - для того, кто окажется первым, и денежный приз в 5000 фунтов за лучшее время. Это обеспечивало поддержание интереса к гонке даже после того, как пришедший первым окажется у себя дома.

Все участники плавания молчаливо согласились на такие условия, хотя выработанные правила ставили их в разное положение. В связи с этим возникает вопрос - где тут кончается приключение и начинается организованное соревнование и как влияет на качество этого предприятия введение официальных, хотя и довольно свободных правил? Элемент состязания сложился сам по себе, поскольку каждый участник желал выиграть гонку. Ведь, выражаясь языком альпинистов, каждый хочет первым преодолеть особенно трудный маршрут. Недаром пресса, захлебываясь от восторга, расписывала гонку как «парусный Эверест». Однако в альпинизме очное соперничество при восхождении на вершину вряд ли возможно. Более того, согласно правилам проведения альпинистских экспедиций, государства, расположенные в Гималаях, не разрешают даже двум экспедициям одновременно находиться на одном маршруте. И все же такая ситуация может возникнуть. В 1963 году я входил в команду, которая совершала первое восхождение на Центральную башню вершины Пайне<sup>5</sup> в Южной Патагонии. Когда мы пробыли там примерно два месяца, почти ничего не достигнув, к подножию горы прибыла итальянская экспедиция. То, что произошло далее, действительно превратилось в гонку - кто будет первым на вершине - и я рад, что победили мы.

Однако существуют давние традиции океанских гонок, и в самом намерении обогнуть земной шар под парусом в одиночку были все составляющие настоящего приключения. Элемент соревнования налагал на каждого участника дополнительные нагрузки - каждому из них приходилось выжимать из своего судна все возможное, и в то же время безжалостная гонка могла привести к тому, что судно не выдержит всей дистанции. Испытание предстояло серьезное.

Первым вышел в море Джон Риджуэй на своей «Инглиш Роуз-IV». Из сентиментальных соображений он избрал местом старта острова Аран - место высадки после плавания на вельсе через Атлантику. Он постарался сделать это как можно раньше, 1 июня, сознавая, что его тридцатифутовый шлюп<sup>6</sup> может состязаться с крупными судами, которые стартуют позднее, только при условии, если он воспользуется всем предоставленным временем. С самого начала все пошло из рук вон плохо. Би-би-си и Ай-ти-эн<sup>7</sup> послали съемочные группы, чтобы отснять его отплытие. И вот катер Би-би-си чуть было не врезался ему в корму, угрожая драгоценному ветровому рулевному устройству. Нервы Риджуэя не выдержали, он разразился бранью - катер отвалил, зато подошел траулер со съемочной группой Ай-ти-эн, чтобы отснять последние впечатляющие кадры; капитан траулера не рассчитал, и судно навалилось на правый борт яхты, перемолов в щепы ее привальный брус<sup>8</sup>. Тогда трудно было сказать, пострадал ли при этом сам набор корпуса яхты, и тем не менее Риджуэй воспринял случившееся как дурное предзнаменование, однако ему не оставалось делать ничего другого, как помахать рукой своей жене Кристине и посмотреть вслед удалявшемуся траулеру.

Чей Блай отправил Риджуэю такую радиограмму: «Оставшийся дома - маменькин сынок. Не все ли равно, кто победит?» Это были слова примирения, однако оба прекрасно сознавали, что каждому далеко не безразлично, кто из них придет первым. Блай вышел в море неделей позже на «Дайтискусе-Ш». Он тоже искал финансовых покровителей, однако ему мешало то обстоятельство, что у него не было опыта плавания под парусом.

*- Всякий раз они приводили какого-нибудь отставного военного моряка, - рассказывал он мне, - и тот засыпал меня хитрыми вопросами по навигации, о которой я понятия не имел. Затем они переходили к парусному вооружению, и снова я не знал, что отвечать. На этом интервью внезапно обрывалось.*

Однако он не сдавался, эксплуатируя до предела ту известность, которую обрел после пересечения Атлантики. Он корпел над навигацией вечерами и недели две учился ходить под парусом, хотя провел с пользой для дела только четыре дня. Отвечая на вопросы журналистов относительно мотивов участия в путешествии и отношения к нему, он не витал в облаках:

*- Там, в море, все ясно, там все черное или белое. Я не очень-то люблю море, а эта гонка-борьба за выживание, из которой можно не вернуться. Это ясно, как божий день. Но однажды святой Петр скажет мне: «Что хорошего ты сделал в жизни?» - и у меня будет, что ответить. Затем он спросит вас. «А что делали вы?» - и вы сможете только сказать: «Я работал репортером».*

Блай пустился в плавание, будучи уверенным только в одном - по крайней мере одного человека он сможет побить, а именно своего старого друга Риджуэя. Еще через шесть недель из Фалмута вышел Робин Нокс-Джонстон на «Сухаили». Несколько человек из числа его покровителей из «Санди миррор» и издателей приехали проводить его. Это была очень сплоченная команда, уверенная в своем протее, которого подвергли освидетельствованию врача-психиатра и который был признан «удивительно нормальным». Робин Нокс-Джонстон считал, что, несмотря на тихоходность своего судна (что, разумеется, не позволит ему совершить самый быстрый переход), сумеет обойти вокруг света. На старте он проявил здоровую агрессивность, угрожая сбросить в воду репортера из «Санди тайме», который слишком уж докучал ему, покуда он сам шел к линии старта за пределами гавани Фалмута. Маловероятно, чтобы Нокс-Джонстон позволил бы какому-либо суденышку с репортерами на борту сближаться с его яхтой на опасное расстояние.

Прошло более двух месяцев, прежде чем кто-нибудь еще вышел в море, однако уже стартовавшей троице этот гандикап был необходим как воздух, если они желали опередить более быстроходные и крупные суда, которые собирались присоединиться к гонке ближе к осени. Эти трое шли на юг разными путями, прекрасно понимая, что Атлантика-всего лишь преддверие тех испытаний, которые ожидают их в Южном океане.

Джон Риджуэй с трудом переносил одиночество, его тревожили повреждения, причиненные его судну во время столкновения.

*- После дня, проведенного в каюте, я почувствовал себя слишком напряженно. Только интенсивная физическая работа на палубе смогла снять этот стресс... Проблема заключалась в том, что после столкновения я получил нечто вроде моральной травмы, которую тщетно пытался игнорировать - в результате не мог расслабиться и вновь обрести уверенность; я утратил душевное равновесие.*

1 Столовая гора в Кейптауне.- Прим. мерее.

2 Дау - арабское одномачтовое судно водоизмещением до 100 тонн, характерное для Красного моря. Персидского залива, Индийского океана.- Прим. перев

3 Штаг-неподвижный, обычно стальной трос для крепления мачты сбоку и сзади -Прим. ред

4 Трест Катти Сарк-общество по охране памятников морской старины. - Прим. перев.

5 2270 м-Прим. ред.

6 Шлюп-небольшое одномачтовое судно (яхта) с косыми (треугольными) парусами -Прим. перев.

7 Ай-ти-эн-«Независимые телевизионные новости» -Прим. перев.

8 Привальный брус - обычно деревянный брус вдоль бортов судна для предохранения корпуса от повреждения при навале на стенку причала, другое судно и сп.-Прим. перев.

Шли дни. Риджуэй достиг острова Мадейра, где встречался с репортером из воскресной газеты «Пипл», а затем его путь лежал через экватор в Южную Атлантику. Он по-прежнему не мог избавиться от стресса одиночного плавания. Каждая критическая ситуация усугубляла это состояние. Застигнутый шквалом, он писал:

*- На палубе началась жестокая борьба за спасение двух парусов; ветер вопил от ликования. В конце концов он затаил, а я спустился вниз и разразился слезами. По какой-то непонятной причине я не мог избавиться от эмоционального напряжения одиночества. Я отметил, что за истекшие двадцать семь суток плакал каждый день. Что-то в самом деле случилось со мной - я был просто не в состоянии расслабиться.*

Тем не менее он продолжал спускаться на юг по маслянистым волнам штилевой полосы, устремляясь в зону юго-восточных пассатов, бороться с которыми ему предстояло на переходе длиной в полторы тысячи миль до мыса Доброй Надежды. Его судно методично ударялось днищем о воду, сотрясаясь всем корпусом при столкновении с каждой волной. Риджуэй давно заметил на палубе трещинки не толще волоса вокруг кормовой планки крепления штага, и вот по мере того как текли дни, палуба в этом месте стала понемногу деформироваться, трещины, пуская пузыри, стали то открываться, то закрываться. Если бы оторвалась планка, не удержалась бы и мачта, а это далеко не радужная перспектива в пустынных просторах Атлантики. Более того, радиопередатчик вышел из строя, и теперь не было никакой надежды на то, что его услышат и придут на помощь. Риджуэй сделал все, что мог, чтобы устранить повреждение, - он заменил планку, однако палуба продолжала зловеще пучиться, и это случилось на пороге Южной Атлантики. Войти в ее воды на поврежденном судне и без радиосвязи представлялось делом слишком опасным.

Наконец 16 июля в 600 милях южнее экватора Риджуэй признал свое поражение и повернул на запад, к бразильскому порту Ресифи. Ошеломленный неудачей, он писал в судовом журнале:

*- Не припоминаю, чтобы мне приходилось сдаваться в прошлом. Теперь же я чувствую себя выбитым из колеи и ни на что не годным. Будущее представляется мне бесплодным, мне нечего больше сказать, но должно же существовать что-нибудь, чем заполнить этот вакуум.*

Да, должно существовать. По возвращении в Англию он с головой окунулся в осуществление, своего замысла создать в Ардморе школу искате лей приключений. Он всегда был честен с самим собой и вот что сказал мне:

*- Не думаю, чтобы мне удалось обойти вокруг света при моем состоянии и на том судне. Я был слишком неуверен в самом себе.*

Чтобы признаться в этом, требуется, пожалуй, больше мужества, чем продолжать упорствовать.

Чей Блай «заплыл» дальше Риджуэя. Обогнув мыс Доброй Надежды, его «Дайтискус-Ш» вошел в Южный океан, однако ветровое рулевое устройство получило повреждение, и, чтобы радировать в Южную Африку с просьбой заказать для него необходимые детали в Англии, он занял немного топлива для своего генератора с яхты «Джилиан Гаггинз», с которой встретился у острова Тристан-да-Кунья. 13 сентября он достиг порта Ист-Лондон на южном побережье Африки, где ему было объявлено, что он дисквалифицирован и снят с дистанции. Блай так ответил на это:

- Не понимаю, как «Санди тайме» может дисквалифицировать меня, поскольку я не вступал ни в какую гонку.

Он был полон решимости продолжать плавание и, отремонтировав ветровое рулевое устройство, снова пустился в просторы Южного океана.

Помимо того, что Блай не имел опыта, нужно добавить, что его судно не годилось для встречи с огромными волнами Южного океана. Вот что он рассказал мне: |

- Мое судно походило на судно Джона тем, что у него были скуловые кили, однако оно имело гораздо больший запас плавучести в кормовой части и вело себя превосходно до тех пор, пока я не достиг «Ревущих сороковых». Там стало происходить следующее - благодаря - этому избыточному запасу плавучести, судно, так сказать, подкидывало задом и таким манером съезжало по склону волны, зарываясь при этом носом. В таком случае вероятны две вещи: судно может перевернуться через нос, т.е. сделать сальто, либо стать к волне лагом<sup>1</sup>-и тогда его начинает волочить бортом вперед—и оно просто опрокинется. Однако однокорпусное судно обязательно возвращается в первоначальное положение благодаря весу килля и балласта.

Даже Чичестер приводит случай опрокидывания, так что у меня не было надежды на благополучный исход, т.е. никакого выхода. В течение одного часа меня опрокидывало трижды и одиннадцать раз за сутки. Я понял, что это неотъемлемая часть программы. Ап!-и судно валится на борт. Тебя швыряет куда-то вместе с пожитками, а ты твердишь самому себе: «Вот это да!» Затем возвращаешься в нормальное положение. Снова полетело к чертям ветровое рулевое устройство, и тогда я подумал: «Нужно принимать решение». Что касается укладывания чемоданов, так это хуже всего... легче умереть. Решиться на такое просто ужасно.

Чей Блай вернулся в Ист-Лондон. Итак, второй участник гонки сошел с дистанции.

К этому времени Робин Нокс-Джонстон на своем «Сухаили» догнал и обошел Блая. Плавание по Атлантике было полно событий, и некоторые из них вполне могли вывести его из гонки. 30 июня, на шестнадцатые сутки после выхода из Фалмута, он заметил, что в судно поступает воды больше обычного. Он только что миновал Острова Зеленого Мыса. Пришлось надеть маску, ласты и спуститься за борт, чтобы посмотреть, в чем дело. Там он обнаружил устрашающую щель длиной примерно в два с половиной метра, идущую вдоль шва в том месте, где киль крепится к корпусу. По мере того как «Сухаили» раскачивался на волне, щель эта то открывалась, то закрывалась. Легко было себе представить, что произошло бы на свирепом волнении в Южном океане.

Робин Нокс-Джонстон вынырнул на поверхность, взобрался на палубу, закурил и задумался над проблемой, которая, как я полагаю, заставила бы выйти из гонки большинство участников. Вот как описывает ремонт сам Робин в книге «Мой собственный мир».

- Решив, что тут не обойтись без конопачения, я стал размышлять, как проделать это на глубине полутора метров. В обычных условиях сухие скрученные хлопковые пряди загоняют специальным молотком в шов, закрепляют там наполнителем, затем закрашивают, я не мог проделать этого, но все же решил попробовать хлопок, надеясь, что ничего страшного не случится, если он будет мокрым. Однажды нам приходилось заниматься подобной операцией посреди Аравийского моря, и это было нелегко, но тогда мне помогли двое, они же следили за акулами. На этот раз приходилось делать все в одиночку и лишь надеяться на то, что любую акулу можно обнаружить, пока она кружит поблизости.

Я достал хлопок; чтобы было удобно работать, скрутил пряди длиной около 50 см, хотя в идеальном случае лучше сделать все цельной прядью, затем привязал к тонкому тросу молоток и спустил его за борт в том месте, где собирался погружаться, потом надел голубую рубашку и джинсы, чтобы скрыть белизну тела от акул. Эти мусорщики океана почему-то всегда путают тело человека с судовыми отбросами. Затем я прикрепил к ноге нож, разложил пряди хлопка на палубе, чтобы легко дотянуться до них из воды, и, прихватив большую отвертку (самый удобный конопачечный инструмент), ушел вниз.

Сначала ничего не получалось. Во-первых, у меня кончался запас воздуха прежде, чем мне удавалось затолкать достаточное количество хлопка в щель, чтобы он держался, пока я сам выхожу на поверхность. Во-вторых, хлопок не заполнял щель так, как мне хотелось, и даже когда я заменил отвертку на настоящую стальную конопатку, то и тогда не продвинулся в работе. Через полчаса, проведенных в бесплодных усилиях, я вылез на палубу, чтобы придумать что-нибудь другое.

Вскоре я уже зашивал хлопок в полосу парусины в 4 сантиметра шириной. Когда вся полоса была пройдена, я покрыл примерно 2 с небольшим метра стокгольмской смолой, а затем вогнал туда медные гвозди с широкой шляпкой примерно через каждые 15 сантиметров. Я снова прыгнул в воду и начал заталкивать хлопок в щель так, чтобы парусина оставалась с наружной стороны, затем принялся забивать гвозди прямо в корпус яхты, чтобы все это держалось на месте. Законченная работа выглядела не так уж плохо, правда, несколько неопрятно по краям, но я подумал, что все это неминуемо оторвется, как только «Сухаили» наберет ход, поэтому решил приладить полосу меди поверх парусины, чтобы придать работе более законченный и аккуратный вид. Эту полосу меди действительно оставили у меня на борту радиотехники, когда монтировали радиопередатчик, и, признаюсь, я не стал обращать их внимание на этот факт, когда они закончили свое дело.

Между тем, пока я сидел в воде, нервно поглядывая вокруг, мне так и не довелось увидеть ни одной рыбины. Однако во время перерыва за чашкой кофе (я уже приготовил медную полосу и проделал отверстия для гвоздей) я внезапно заметил длинное серое тело, скользившее под водой. Акула все-таки обнаружила меня. Минут десять я наблюдал за ней, надеясь, что она уйдет, так как не хотел убивать ее. Дело не в том, что мне было жаль ее - от убитой акулы в воде было бы много крови, ее предсмертные конвульсии не остались бы незамеченными другими акулами, которые непременно бросились бы к месту ее гибели, и тогда мне не удалось бы закончить работу. Прождав минут десять, пока акула продолжала кружить вокруг яхты, по-видимому, не собираясь никуда уплыть, я достал ружье и, бросив в воду несколько обрывков туалетной бумаги, стал ждать, когда она подойдет ближе, чтобы обследовать их. С первого захода акула прошла в метре под приманкой, затем развернулась и, немного подвсплыв, стала приближаться снова. Положив палец на спусковой крючок, я прицелился. За метр до бумаги из воды показалась макушка головы акулы, и я спустил курок. В воде словно произошел взрыв, акула забилась в конвульсиях, но уже через полминуты агония прекратилась, и безжизненное тело стало медленно погружаться в темную синеву вод. Целых полчаса я вел наблюдение, но другие акулы не появлялись-показались только две рыбки-лоцмана, которые последовали за убитой акулой в глубину и, удостоверившись, что та больше не в состоянии кормить их, пристали к «Сухаили», обретя, по-видимому, более сильного покровителя. Я заполучил океан в свое распоряжение и снова пошел в воду, а через полтора часа закрепил медную полосу поверх парусины по левому борту. Стал подувать легкий ветерок, но вскоре снова стих. Я продрог от купания и все еще ощущал нервное напряжение после постоянного наблюдения за акулами и был рад на время прерваться.

Двое суток спустя он законопатил щель по правому борту. Во время плавания по Атлантике он вообще регулярно купался, проявив уверенность в самом себе и отличное знание моря, то есть те качества, которые помогли ему завершить путешествие. Обычно он нырял вперед с носа, плыл изо всех сил, а затем, когда судно обгоняло его, в мгновение ока взбирался на корму. Такая операция требовала тонкого расчета - ведь можно было остаться в одиночестве посреди океана.

Были и другие критические ситуации. Однажды у него сломался генератор для подзарядки аккумуляторов, и ему пришлось разбирать на части магнето. И только в процессе сборки он понял, что забыл отрегулировать зазор между полюсами.

*- Я нашел выход из положения, когда перелистывал книгу—на один дюйм приходится двести страниц, следовательно, толщина страницы равна пяти тысячным. Мне же был необходим зазор примерно 12-15-тысячных, т.е. толщина трех страничек. Генератор снова заработал.*

Однако у него были сомнения. Он даже собирался закончить гонку в Кейптауне. Вот как он описывает свои переживания:

*-Думаю, что начался второй период моей акклиматизации. Когда я решил все проблемы и преодолел сомнения, ненадолго наступило время, когда я сжился с окружающей обстановкой. За этим последовала вторая, более длительная фаза глубоких сомнений. Пережив их, я словно обрел второе дыхание и сумел заняться делами. Мне удалось это, потому что я заставил себя заниматься умственной или физической работой. Например, я начал составлять описание «Адмирала» (изобретенное им ветровое рулевое устройство). Само устройство казалось достаточно простым, а вот описать его было нелегко. Так или иначе, но эти усилия вывели меня из состояния депрессии.*

Почти каждый мореплаватель-одиночка, отважившийся войти в Южный океан, переживал опрокидывание своего судна. Это произошло с Нокс-Джонстоном почти сразу же, буквально через трое суток после того, как он оказался в «Ревущих сороковых». Подобно рассказам других мореплавателей-одиночек, его описание этого происшествия удивительно деловито.

Наступил вечер 5 сентября. Днем ветер изменил направление и, усиливаясь, задул с запада; он быстро разогнал крупное волнение, которое столкнулось с зыбью от прежнего ветра. Это вызвало толчею, и теперь волны шли со всех направлений. С наступлением ночи Нокс-Джонстон убрал грот, оставив яхту под крошечным штормовым кливером, который управлялся «Адмиралом». Джон лежал на своей койке одетым, не сняв даже мокрой штормовки, укрывшись куском парусины, и наконец впал в забытие, убаюканный воем ветра в снастях и ударами волн о корпус яхты.

Его бесцеремонно разбудили в непроглядной тьме какие-то тяжелые предметы, которые посыпались на него, и он мгновенно сообразил, что яхта лежит на борту. Он попытался встать на ноги, но почувствовал, что пригвожден к койке, на него словно надели смирительную рубашку-кусок парусины, которым он укрывался, был завален всевозможным снаряжением. В тот самый миг, когда Нокс-Джонстон все-таки освободился от навалившегося на него груза, яхта выпрямилась, и он полетел куда-то в темноту. Придя в себя, он нащупал люк, ведущий на палубу, страхась взглянуть на мачту, которая наверняка должна была сломаться, когда яхта выпрямилась, преодолевая сопротивление цепляющегося за судно моря. Рывком он распахнул люк, высунул голову наружу в темноту под каскады брызг и с великим трудом разобрал в темноте очертания мачты и бушприта. Он не поверил своим глазам - те были целы!

Яхта прыгала среди толчеи волн как дикий жеребец, он видел полосы сердитой пены в темноте ночи, но едва различал палубу, на которой стоял. Он никогда не пользовался страховочным концом, чтобы не стеснять движений, но стал осторожно продвигаться вперед, цепляясь поочередно за штаги, ошупывая в темноте каждую снасть, чтобы убедиться в том, что она цела и находится на месте. Почти на полдороге до бака другая гигантская волна обрушилась на яхту; она накрыла его с головой, оторвала ноги от палубы; все, что он сумел сделать,-это вцепиться в снасти, пока ревущая черная вода старалась оторвать его. Когда волна пронеслась дальше, Нокс-Джонстон пробрался в кокпит и опробовал ветровое рулевое устройство; в кромешной тьме ему не удалось установить, получило ли оно повреждения, затем он спустился в заваленную всевозможными предметами каюту, где было по щиколотку воды.

Прежде всего было необходимо откачать воду. Взявшись за привычное дело, Нокс-Джонстон немного успокоился; адреналин, который выработался в организме, начал разрушаться. Откачав почти всю воду, он стал разбирать завал из вымокших насквозь упаковок с продуктами, одеждой и прочего снаряжения. Неожиданно он заметил настоящий водопад, который пробивался наружу, через бортовую переборку каюты, в том месте, где она сходилась с палубой. При тщательном осмотре он с ужасом обнаружил там множество трещин, которые разбежались в разные стороны,-это означало, что волны неумолимо отрывали крышу каюты от палубы, и могла образоваться огромная дыра размером четыре на два метра, открывавшая свободный доступ воде внутрь яхты. В таком случае он уже не смог бы спасти судно от затопления. Немедленно предпринять что-либо было невозможно, потому что шторм достиг своего апогея. Оставалось терпеливо ждать. На следующее утро, ожидая, когда улягутся волны, он плотно позавтракал, затем просмотрел все аварийные материалы, чтобы отобрать длинные болты для крепления крыши. Он провел остаток дня в утомительном сверлении крепежных отверстий в упрямом тике палубы и переборки и только через двое суток мог приступить к ремонту ветрового рулевого устройства, но даже тогда волны несколько раз накрывали его с головой.

Жизнь превратилась в опасный, полный всяческих неудобств и одиночества процесс, и более того—процесс этот тянулся бесконечно.

У альпиниста иные переживания, порой он подвергается гораздо большему риску, но зато не так долго. В горах экспедиция редко длится больше двух-трех месяцев, из которых само восхождение, т.е. отрыв от относительного комфорта базового лагеря, в крайнем случае измеряется неделями. 9 сентября, все еще у мыса Доброй Надежды, Нокс-Джонстон подвел следующие итоги в судовом журнале:

*- Я весь покрыт синяками - так меня швырнуло. Моя кожа зудит от постоянного трения о мокрую одежду; я забыл, когда умывала в последний раз, и чувствую себя ужасно грязным, полностью истощенным как физически, так и морально, и это после того кик я провел в Южном океане всего неделю. Мне кажется, что прошли годы с той поры, как я," сделав поворот фордевинд<sup>2</sup>, пошел на восток; на самом деле это произошло в прошлый вторник, шесть суток назад, и меня ожидают еще 150 суток подобных испытаний... Почему я не захотел плавать на больших судах?*

*Пусть жизнь на торговом судне монотонна, зато по крайней мере хоть изредка заходишь в порт, что вносит в жизнь некоторое разнообразие. Заключение в Дартмуре<sup>3</sup> не приходится выполнять столько тяжелой работы (этого не одобрило бы общественное мнение), у него есть компания, пусть и неподходящая. Ему выдают сухую одежду и гарантируют ничем не прерываемый сон. Интересно бы знать, насколько уменьшилось бы количество преступлений, если бы людей приговаривали не к тюремному заключению, а к кругосветному плаванию в одиночку. Это десять месяцев строгого режима в одиночной камере плюс каторжная работа.*



«Сухаили» сражается с волнами. Каждый Мореплаватель-одиночка, отважившийся войти в Южный океан, рано или поздно узнает, что такое опрокидывание судна.

По-видимому, каждый искатель приключений задает самому себе аналогичные вопросы, когда попадает в переплет. В течение последующих 150 суток передышки почти не было, но Нокс-Джонстон продолжал плавание, эксплуатируя судно до предела возможностей, не только потому, что верил, что в состоянии завершить плавание, он желал большего - победить. Южнее Австралии ветровое рулевое устройство вышло из строя окончательно. И снова он подумал о прекращении гонки. Однако природный оптимизм победил. Он забрался так далеко, настолько увлекся гонкой, что было просто жаль бросать все. Он решил подойти ближе к Новой Зеландии и только тогда принять окончательное решение. Остальные участники находились далеко за кормой. Муатесье и Луак Фуджерон стартовали 21 августа, Билл Кинг - трое суток спустя. Интересно отметить, что молодые участники, т. е. те, кому еще не исполнилось тридцати, вышли в море как можно раньше, сознавая, что им придется входить в Южный океан, следуя по пятам за зимой, в то время как участники постарше, те, кому перевалило за сорок (Биллу Кингу было уж за пятьдесят), избирали для старта поздние сроки, что позволяло им надеяться на более спокойное плавание в «Ревущих сороковых». Кроме того, у Муатесье и Кинга были более крупные суда - по 13 метров в длину; правда, 10-метровый катер<sup>4</sup> Фуджерона не превосходил размеры суда молодых участников. Фуджерон и Муатесье решили не брать с собой радиопередатчики, желая из эстетических соображений порвать всякую связь с землей. Однако Фуджерон прихватил приятеля - дикого котенка по кличке Рулис. Но их дружба продолжалась недолго, потому что котенок перевернул все вверх дном в каюте, воровал пищу и грыз пластиковое покрытие кабелей, ведущих к антенне радиоприемника. Через несколько дней он передал котенка на проходящее судно и с облегчением вернулся к полному одиночеству. Фуджерон и Муатесье обладали самым солидным опытом одиночного плавания на большие расстояния, однако Фуджерон не дошел даже до «Ревущих сороковых». Он был застигнут жестоким штормом в Атлантике, опрокинулся ночью, т.е. испытал все, что так хорошо описано Нокс-Джонстоном. Он сам рассказал об этом так:



Как и Муатесье, Луак Фуджерон отказался иметь на борту радиопередатчик, но после жестокого шторма прекратил гонку и направился к острову Св. Елены.

*- Я свернулся калачиком на узенькой койке и ждал, когда наконец сорвавшееся, словно с цепи, море одержит надо мной победу. Что делать? Судно, влекомое ужасающей силой, всякий раз становится лагом. Меня плотно прижимает к переборке каюты, а затем все погружается во мрак. На мою голову обрушивается каскад из кухонной утвари, книг и бутылок, банок с джемом, т. е. на меня летит все, что не закреплено, и посреди этого хаоса, этой свистопляски я тоже лечу на другой борт. В это мгновение мне кажется, что наступает конец, что море раздавит меня, не позволит, чтобы я снова показался на поверхности.*

Судно все же стало на ровный киль, мачта уцелела, но с Фуджерона было достаточно, он решил добраться до ближайшего порта и зашел на остров Святой Елены, выбыв из гонки.

1 Лагом-бортом к волне.- Прим. ред.

2 Поворот фордевинд - при таком повороте парусное судно пересекает линию ветра кормой -Прим ред

3 Дартмур-тюрьма, построенная в 1809 году первоначально для французских военнопленных в районе Дартмур -суровом краю холмов и болот в графстве Девоншир - Прим. ред

4 Катер-небольшое парусное судно (яхта) с закрытой палубой, с бушпритом, с двумя кливерами и трапециевидным парусом-гротом на мачте.- Прим. ред.

Капитан второго ранга Билл Кинг все же дошел до «Ревущих сороковых», однако его продвижение по Атлантике было слишком медленным. Ему недоставало того душевного настроения, который заставлял Чичестера соревноваться с самим собой, даже когда тот чувствовал себя изможденным и жаловался в своих «посланиях» на апатию; однако именно парусное вооружение заставило Кинга сдаться. Оснащение типа «джонка», управлять которым одиночному мореплавателю гораздо легче, имеет, так сказать, врожденные недостатки. При таком вооружении не применяются штаги, и от этого мачты испытывают у основания чрезмерные нагрузки. Когда судно Билла Кинга опрокинулось примерно в тысяче миль юго-западнее Кейптауна, грот-мачту скрутило ударом волны, и мореплавателю не оставалось ничего другого, как идти в порт.

Оставался еще Бернар Муатесье, который уже выиграл 2000 миль у «Голуэй Блейзер» Билла Кинга и шел заметно быстрее, чем Робин Нокс-Джонстон. В «Санди тайме» начали даже гадать - догонит ли Муатесье «Сухаили», который до сих пор продвигался уверенно, но довольно медленно. Маловероятно, чтобы Муатесье был особенно заинтересован в путешествии как в гонке. Он так комментировал свое отношение к этому перед стартом:

*- Люди, которые думают о деньгах и стараются совершить самый быстрый переход, не добьются победы. Это участь тех, кто дорожит собственной шкурой. Что касается меня, то я собираюсь привести домой собственную, не считая нескольких шишек на голове.*

Муатесье выдержал все удары, которые море наносило ему, даже когда торговое судно, с которым он сблизился, чтобы передать почту, навалилось на его яхту. Он терпеливо устранил повреждения и продолжал плавание, оставаясь с морем всегда на ты, чувствуя себя посреди океана счастливее, чем на суше. В этом отношении он сильно отличался от Нокс-Джонстона, который, несмотря на то что был истинным моряком, не являлся прирожденным одиночкой. Нокс-Джонстон умел приспосабливаться к любым обстоятельствам в силу необходимости; он считал, что должен добиться успеха-стать первым человеком в мире, совершившим безостановочное кругосветное плавание в одиночку, но мечтал о возвращении к обыденной жизни на суше.

А вот Муатесье был несказанно рад оставаться одиночкой ради одиночества. Он писал:

*- Бегут дни, но в них нет однообразия. Даже когда они похожи друг на друга, то никогда не остаются одинаковыми. Вот что придает жизни в море свое особое измерение, состоящее из размышлений и очень простых контрастов. Море, ветер, штиль, солнце, облака, дельфины. Мир и радость жизни в полной гармонии.*

Когда Муатесье вошел в Южный океан, Нокс-Джонстон приближался к Новой Зеландии. Окончательно смирившись с потерей ветрового рулевого устройства, воспользовавшись затишьем, он усовершенствовал систему балластировки судна, чтобы оно могло идти само как при плавании с уменьшенной парусностью, так и в полветра<sup>5</sup>. Он почти пересек Тасманово море и теперь поднимался на север к проливу Фово. Скоро он должен был оказаться в Тихом океане и начать долгий переход к мысу Горн. Обычно он принимал прогнозы погоды с ближайших радиостанций и вечером 17 ноября в конце такой передачи услышал сообщение для капитана «Сухаили» следующего содержания:

## «Обязательное рандеву на подходе к бухте Блафф в дневное время-Брюс Максвелл».

Нокс-Джонстон знал, что на пути у него холодный фронт с сопутствующими штормами, но рассчитывал встретиться с Максвеллом - журналистом из «Санди тайме» до подхода фронта. Он хотел передать свои записи для газеты и, что еще важнее, просто поболтать с подобным себе существом из плоти и крови (очень заманчивая перспектива после долгих недель одиночества в Южном океане). Однако фронт навалился раньше, чем он ожидал этого. На следующий вечер на подходах к проливу Фово предсказывали ветер силой десять баллов, проливные дожди и плохую видимость. Его относил к подветренному берегу. Он изготовил плавучие якоря, чтобы удерживать «Сухаили» Кормой к волне и не допустить опрокидывания, взял по компасу пеленг на огонь, который, по его расчетам, был маяком на центральном острове, и стал ожидать шторма. Он писал:

*- Я поставил чайник. Все еще тихо, но темно, хоть глаз коли. Вспомнил о Брюсе, который сидит себе в шезлонге в комфортабельном отеле и потягивает пиво. Ведь может случиться так, что через сутки мы выпьем вместе. Последняя мысль поразила меня, и я стал предвкушать это, затем подумал, как нехотя выгляжу по отношению к «Сухаили».*

Клубились облака, полил дождь, стали расти волны; Нокс-Джонстон шел, как ему казалось, серединой пролива. В такую погоду было бы разумней держаться подальше от земли, а его дрейфовало к ней все ближе. Ему удалось обойти на почтительном расстоянии какой-то мыс и войти в более спокойные воды. Неминуемая опасность миновала; ему очень хотелось встретиться с Максвеллом, хотя он понимал, что достичь бухты Блафф при таком ветре не удастся, тем более что его машина была под пломбой. Тогда он решил идти в гавань Отаго-судя по карте, она была защищена от ветра. Он вошел в бухту на следующие сутки, осторожно обогнув мыс, и вдруг, к своему ужасу, понял, что сидит на мели. В этом критическом положении Нокс-Джонстон действовал незамедлительно; грунт оказался песчаным, так что едва ли стоило опасаться, что корпус судна получит повреждения, и можно было надеяться, что с наступлением полной воды яхта сама сойдет с мели. Он приготовил 14-килограммовый якорь и стал вручную заводить его по мелководью. По мере того как становилось глубже и его стало захлестывать волной, ему пришлось подпрыгивать в воде через каждые несколько шагов, чтобы глотнуть воздуха, пока он не отошел от яхты достаточно далеко и смог нырнуть, чтобы зарыть в песок лапы якоря. Теперь он позволил себе отдохнуть, уверенный, что приливное течение не подвинет яхту дальше на отмель, хотя сама проблема снятия с мели не была еще разрешена. По крайней мере теперь он мог спокойно ожидать рандеву. Подошли несколько мелких судов, чтобы рассмотреть одинокую яхту, но Нокс-Джонстон отгонял их, наотрез отказываясь от помощи. Он был полон решимости строго придерживаться всех правил состязания.

В ту ночь, когда наступил прилив, он сумел-таки стянуть свое судно с мели, выбирая якорный канат. Оставалось ждать, когда Максвелл отыщет его. Тот действительно появился на следующий день с кучей новостей, но, к взыску Нокс-Джонстона, - без почты. Максвелл сообщил, что после его старта на заседании Гонимого комитета выработали некоторые дополнительные правила, одно из которых гласило: никто из участников не имеет права принимать что-либо на борт в течение всей гонки. Максвелл решил, что это относится и к почте. Нокс-Джонстону такое ограничение показалось весьма мелочным и в какой-то степени отражавшим надуманность всей гонки. У альпиниста, который поднимается на вершину, не бывает легкого выбора. Он должен продолжать продвигаться вперед, пока не достигнет вершины; для этого у него нет других средств добраться до цели, кроме собственных рук и ног. Вспоминаю, какую полемику вызвала итальянская экспедиция на Эверест, воспользовавшаяся вертолетом для заброски грузов. Фактически полезная грузоподъемность этого аппарата на большой высоте оказалась настолько ничтожной, что он стал не более эффективным средством, чем человеческие мышцы. В конце концов он даже разбился в верхней части ледопада Кхумбу. С другой стороны, моряк-одиночка осложняет себе жизнь, во-первых, отдав предпочтение парусному судну перед лайнером, во-вторых, лишая себя права заходить на пути в порты и даже, как это было в данном случае, утешения получить известия от родных и близких.

Но даже при таких обстоятельствах Нокс-Джонстон получил сведения о своих соперниках: он узнал, что стартовали еще трое. Правда, Алекс Кароццо уже сошел с дистанции, а двое других — капитан третьего ранга Ниджел Тэтли и Дональд Кроухёрст были все еще далеко у него за кормой в Атлантике.

Ниджел Тэтли впервые услышал о гонке на приз «Золотой Глобус» в марте 1968 года. Он служил в Плимуте и имел тримаран «Виктресс», пользуясь им как плавучим домом для себя и своей жены Эвелин, с которой состоял в браке всего полтора года. Тэтли было сорок пять лет, он имел двух сыновей - четырнадцати и шестнадцати лет - от первого брака. В его жизни наступал перелом-Тэтли сделал интересную карьеру в военно-морском флоте, командовал фрегатом, много ходил по свету. Его хобби-плавание под парусом - заполняло досуг. Приняв однажды участие в гонке вокруг Британских островов, он занял почетное пятое место. Однако лишь немногие офицеры получают очередное повышение-звание капитана 2-го ранга, и Тэтли не добился этого. В результате в возрасте сорока пяти лет он подлежал автоматическому увольнению в запас - весьма тяжелый период в жизни большинства офицеров, состоящих на действительной службе.

Однажды воскресным утром, набросив пальто, поверх ночной рубашки, его жена Эвелин выскользнула на причал, чтобы купить воскресные газеты. Когда она вернулась, Тэтли выбрал «Санди тайме», перелистал страницы, и его внимание привлекло объявление о гонке на приз «Золотой Глобус».

*- Без остановки вокруг света. Решить проблему вечного движения. Почему это всегда притягивало мое воображение? Плыть вперед, и только вперед, словно «Летучий Голландец». Подходящее сравнение для меня года два назад. Однако теперь потерянная душа обрела друга. Вызов из прошлого? Теперь или никогда-так, кажется, называют в покере блефование.*

Тэтли немедленно начал строить планы на будущее. В идеальном случае ему понадобится новое судно, спроектированное для такого трудного плавания; он написал всем предположительно заинтересованным лицам, но, как и Нокс-Джонстон, получил только отказы. Тогда он решил остановиться на собственном тримаране, несмотря на то что это было заурядное судно массового производства, сконструированное скорее для семейных прогулок, чем для одиночного плавания. На тримаране центральный корпус содержит жилые помещения, а два других корпуса - не что иное, как просто поплавки для балансировки, которые используются также для хранения запасов. Если однокорпусное судно имеет снизу тяжелый киль, который в сочетании с балластом всегда поможет спрямлять судну в случае полного опрокидывания, тримаран обходится без киля и вообще имеет более легкую конструкцию. Это платформа, установленная на трех поплавках. Такое устройство придает судну большую остойчивость и сообщает почти неограниченную скорость. Например, на курсе фордевинд тримаран в буквальном смысле движется вместе с гребнем волны, достигая скорости двадцати двух узлов. Это намного быстрее любого однокорпусного судна. Однако и здесь не обходится без сучков и задоринок - например, если тримаран опрокинется, то уже не вернется сам в первоначальное положение. Тот факт, что плавание на многокорпусном судне сопряжено с риском, особенно подчеркивается тем обстоятельством, что рьяные сторонники и ведущие конструкторы таких Дов-Хедли Никол и Артур Ривер - оба недавно роптали без вести в море.

Риск не мог испугать Тэтли. Он был душой и телом предан многокорпусным судам и проявлял чуть ли не рвение проповедника в своем желании доказать возможности тримарана. Его жена Эвелин оказала мужу поддержку во всем и даже изобретала изысканные и, как я подозреваю, самые питательные блюда для его рациона в море. Если Риджуэй ради простоты взял с собой стандартные армейские рационы, да и Нокс-Джонстон питался



*«Виктресс» был тримараном массового промышленного производства, способным выжимать до 22 узлов. Однако судно такого типа неспособно вставать на ровный киль после опрокидывания, и плавание по Южному океану должно было стать для него «моментом истины».*



не слишком разнообразно, то Тэтли лакомился как настоящий гурман тушеными почками, жареной гусятиной и утиной, тушеной зайчатиной, омарами, мясом осьминога, ямрутской копченой сельдью. Он имел в каюте великолепную акустическую систему и вышел в море с богатой фонотекой магнитофонных записей. Совершенно логичным выглядело то обстоятельство, что он заручился покровительством и финансовой поддержкой компании «Музыка для развлечения», выпускающей диски. Единственное, что он не взял с собой, - это книги, и в пути часто жаловался, что ему недостает чтения.

Он сам переоснастил свое судно, испытал при этом обычные трудности, он был готов к выходу в море 16 сентября. Привлекательный внешне, он выглядел как-то по-особому, по-военно-морски аккуратно, был прекрасным собеседником, ладил с любой компанией, и все же в его поведении наблюдалась какая-то сдержанность, выработанная отчасти обучением в публик-скул и службой в военном флоте. Эта сдержанность особенно заявляет о себе в книге Тэтли «В одиночку на тримаране», так как выдает очень немногое из области его чувств и переживаний. Его судовое журнал тоже довольно лаконичен, записи в нем содержат весьма скудные сведения о жизни на борту парусного судна, пестрят отчетами о меню и программах развлекательной музыки.

Все же он добился значительных успехов. Во время плавания на юг по Атлантике он, по-видимому, прекрасно отдавал себе отчет в том, насколько рискованна его затея. Его тримаран с удобной каютой, высоко поднятой штурманской рубкой, несомненно, был самым комфортабельным судном, идущим вокруг света, и в то же время именно каюта и штурманская рубка несли в себе потенциальную угрозу, ослабляя общую конструкцию корпуса, что могло привести к фатальным последствиям. Каждый мореплаватель-одиночка переживает свои сомнения, не был исключением и Тэтли. Одиночество и однообразие плавания тяжело отразились на его состоянии. Вот о чем гласит запись в журнале от 2 октября, на семнадцатые сутки пребывания в море:

*- Сегодня меня впервые одолели мысли о прекращении гонки. По-моему, это вызвано слишком длительным пребыванием в компании с самим собой. Что может быть проще - зайти в любой порт и заявить, что судно не обладает достаточной прочностью либо просто не подходит для такого плавания. Особенно выводил меня из равновесия психологический фактор - что будет со мной через год? Останусь ли я прежним, либо вернусь другим человеком? Я знал, что Эвелин тоже сильно обеспокоена именно этой проблемой. Затем я осознал, что несмотря на то, что она безоговорочно примет любые мои объяснения по поводу прекращения гонки и согласится со всем, если я прекращу соревнования, скажем, в Кейптауне, все же мы будем чувствовать, что оба, и я, и она, упали в глазах и во мнении своих друзей, самих себя, доброжелателей и помощников. Но это был лишь наплыв плохого настроения, связанный с медленным продвижением.*



Каюта Ниджела Тэтли была оборудована превосходной проигрывающей аппаратурой и фонотекой.

Подобно Нокс-Джонстону, он одержал верх над депрессией, занявшись практическими делами - в данном, конкретном случае просто подстригся. В длительном морском путешествии дела всегда хватает. Помимо ухода за корпусом судна, есть еще неистошимая рутина профилактического ремонта такелажа, оборудования, и, каким бы квалифицированным ни был моряк, усталость дает себя знать. Тэтли имел на борту настоящую мастерскую и даже электродрель, будущи, как и Нокс-Джонстон, человеком практичным, он умело ухаживал за судном по мере того, как углублялся в Южный океан, где ему предстояли суровые испытания.

Когда затея зафрахтовать «Джилси Мот» провалилась, Дональд Кроухёрст также решил отдать предпочтение тримарану, несмотря на то что никогда прежде не ходил на таких судах. Со временем выяснилось, что он не выйдет в море раньше конца октября (последний срок старта) и, стало быть, уже не догонит никого из участников, стартовавших раньше. Чтобы добиться известности, ему не оставалось ничего другого, как рассчитывать на самый быстрый переход, а для этого было необходимо самое быстроходное судно. Он остановил выбор на тримаране, конструктивно почти не отличавшемся от тримарана Тэтли, но имевшем обтекаемую, подкрепленную надстройку и снабженном всевозможными электронными приспособлениями для обеспечения безопасности плавания. На все это нужны были деньги, и именно в добывании их он сделал самый удачный ход. Главным кредитором его шаткого предприятия был некто Стэнли Бест - бизнесмен до мозга костей, которого совершенно не трогала романтическая сторона дела. Тем не менее Кроухёрсту удалось убедить этого человека в том, что самым верным способом вернуть вложенные деньги будет увеличение кредит и оплата стоимости нового судна.

Теперь он мог собираться в дорогу, но наступила уже середина мая, и оставалось слишком мало времени для строительства нового судна, в особенности такого, которое было бы оборудовано в соответствии с чуть ли не революционными идеями самого Кроухёрста. Например, судно должно иметь «мешок плавучести» на топе мачты: по замыслу Кроухёрста, электронные датчики, вмонтированные в корпус, автоматически наполнили бы мешок сжатым воздухом из баллонов в случае, если бы судно легло на борт. Кроухёрст придумал также множество других электронных приспособлений, управляемых с помощью компьютера, подкрепленного надстройкой. Идеи Кроухёрста были, конечно, оригинальны и, возможно, пригодились бы в море, однако, к несчастью, у него не хватало ни времени, ни твердости характера, чтобы привести их в исполнение. Он метался между верфью и собственным домом в Бриджуотере и вообще по всей стране, «подбирая концы», зазывая покровителей и давая интервью для прессы. У него было слишком много блестящих идей, но сам он оказался неспособным превратить их в жизнь или доводить до конца и часто упускал не столь эффективные, но существенные мелочи. В результате этого, а в общем-то из-за всевозможных неизбежных сюрпризов, которые возникают при строительстве судна, все шло с отставанием от графика. 30 октября наступило слишком быстро, а Кроухёрст был все еще не готов. Интерьер каюты представлял собой путаницу разобоченных проводов, не прибыв баллон со сжатым воздухом для наполнения мешка-поплавок неопрятного вида, который свисал с топа мачты. Более того, пришлось смириться со многими недоделками, которые повлияли на мореходные качества яхты. Ему помогли многочисленные друзья, но делали это хаотически. Кроухёрст оказался не в состоянии координировать их усилия и становился жертвой различных противоречивых проблем. Не меньше хлопот возникло в результате энергичной деятельности его пресс-атташе Родни Холлворта - человека с внушительной наружностью и властного, который занимался «внешними сношениями».

В 2 часа утра 31 октября палуба и каюта судна Кроухёрста все еще были завалены припасами, многие из которых он приобрел в последние минуты. Совершенно измощенные, Кроухёрст и его жена Клэр вернулись в отель, где собирались провести то самое время, которое стало для них последней ночью, когда они были вместе. Большинство искателей приключений переживают тяжелые сомнения, особенно накануне отправления, однако Кроухёрст мучился сильнее других. Он признался Клэр, что судно не годится для такого плавания, и спросил, не сойдет ли она с ума от тревоги за него. Каким-то шестым чувством Клэр поняла, чего он добивался, - он хотел, чтобы она попросила его остаться. Однако эта догадка была слишком смутной, и она сделала все возможное, чтобы ободрить его. Весь остаток ночи он проплакал.

В 3 часа дня 31 октября, всего за несколько часов до закрытия старта, Кроухёрст поставил паруса. Это было беспорядочное прощание, он сразу же заметил, что мешок плавучести, который накануне в спешке прихватили к мачте, зажал два фала, отчего ни кливер, ни грот не поднялись. Кроухёрст разорвал бранью в адрес провожающих и потребовал, чтобы его отбуксировали обратно в гавань, чтобы там очистить такелаж. Ему все же удалось выйти, но пришлось лавировать по заливу Лайм против сильного южного ветра. Наконец он растаял в туманной дымке.

За время плавания по Английскому каналу Кроухёрст разобрал вещи, сваленные на палубе и в каюте, однако через несколько дней безнадежность его путешествия начала становиться все более очевидной. Ветровое рулевое устройство типа «Хаслер», идеальное для однокорпусного судна, но не вполне подходящее для тримарана, начало причинять мореплавателю хлопоты. Затем, что было еще серьезней, он обнаружил, что в левый поплавок поступает вода - люки оказались негерметичными. За этим последовали новые неприятные открытия. На судне смонтировали мощный водоотливной насос, с помощью которого можно было откачивать воду из любых отсеков, но в спешке на борт так и не доставили шланги «Хел-лифлекс». Теперь Кроухёрст мог «осушаться» только вручную (медленный, утомительный процесс), но делать это почти невозможно при сильном волнении, потому что тогда в открытый люк неминуемо попадет столько же воды, сколько успеваешь вычерпать. (Тэтли предвидел такие трудности и установил трубопроводы в носовые отсеки своей «Виктресс».) Кроме того, Кроухёрст обнаружил, что некоторые запасные части и аварийные материалы, в том числе фанерные пластины<sup>2</sup>, так необходимые в плавании, каким-то образом исчезли, хотя он отчетливо помнил, что доставил их на борт.

В Бискайском заливе и у побережья Португалии Кроухёрст встретил противные ветры и продвигался вперед очень медленно, даже слишком медленно. Он напоминал преступника, который бежал из заключения и теперь ломает голову над тем, что же делать дальше. Би-би-си вручило ему магнитофон и целую гору пленки, на которой он должен был записывать свои впечатления. Но какие бы сомнения и тайные помыслы ни закрадывались в его душу, он был, очевидно, уверен в том, что его записи станут достоянием широкой публики, и поэтому в его монологах нередко звучит бравада, он то и дело срывается на фальшивую ноту, когда слишком расходитсся с действительностью.

Для начала можно сказать, что его судно плохо зарекомендовало себя на курсах бейдевинд<sup>3</sup> и, что еще серьезней, на нем обнаружилось много губительных конструктивных недостатков. Наконец 15 ноября Кроухёрст подвел такие итоги в судовом журнале:

*- Меня мучает растущее опасение, что перед лицом настоящего положения вещей скоро придется решать, смогу ли я продолжать плавание. До чего чертовски тяжелое решение!*

Он продолжал записывать очень ясные, тщательно продуманные оценки своего положения, перечисляя множество ошибок и упущений, которые указывали на неизбежность неудачи, поджидавшей его в Южном океане, -неудачи, которая, по всей вероятности, должна была завершиться его гибелью. Он то и дело задавался вопросом-должен ли он прекратить плавание немедленно или все же попытаться добраться хотя бы до Кейптауна или даже до Австралии, чтобы выйти из игры с честью и в то же самое время предъявить своему патрону Стэнли Бесту чуть больше миль, пройденных благодаря вложенным им средствам.

И все же 18 ноября, когда ему удалось установить радиосвязь как с Клэр, так и со Стэнли, он даже не упомянул о возможном выходе из гонки. Он попросил Беста перепроверить, были ли в самом деле поставлены на борт шланги «Халлифлекс», и жаловался на невысокую скорость своего продвижения, указав свое местоположение так-«около ста миль севернее Мадейры». Несколько дней спустя в разговоре с Бестом он все еще ни словом не обмолвился о вероятном выходе из гонки, но предупредил, что, по-видимому, не сможет выходить в эфир из-за неполадок в дизель-генераторе. Создается впечатление, что он не мог заставить себя признать свое поражение и вернуться к проблемам, которые ожидали его дома.

Напарником Кроухёрста по позднему выходу в море оказался Алекс Кароццо, у которого не нашлось каких бы то ни было сдерживающих начал, как и слишком большого выбора. Этот тридцатилетний экспансивный итальянец был очень опытным моряком. Подобно Нокс-Джонстону, он служил в торговом флоте и построил свою 11 -метровую яхту в трюме торгового судна на пути в Японию. Там он спустил яхту на воду и в одиночку дошел на ней до Сан-Франциско, претерпев по дороге постоуны мачты. Его вступление в гонку «Золотой Глобус» было не менее экстравагантным. Уже выступая в гонке одиночек, проводившейся под покровительством «Обсервера», он вышел из Плимута и в необозримых просторах Атлантики случайно встретился с Риджузом, который незадолго до этого отправился в кругосветное плавание. Они обменялись приветствиями, и скорее всего именно эта встреча заставила Кароццо вернуться в Англию, чтобы построить специальное судно для кругосветного плавания. Оставалось совсем немного времени, но он уже имел судно через семь недель. Проект судна отличался оригинальностью - оно имело два стальных руля и впереди килья 90-сантиметровый шверт<sup>4</sup>, который использовался также для дифферентовки судна. Это было самое крупное судно из числа всех участвующих в гонке. Если бы Кароццо справился с его управлением в одиночку, оно оказалось бы самым быстроходным. Однако, к несчастью, в Бискайском заливе у Кароццо начались сильные боли в желудке, был поставлен диагноз-язва желудка, и в конечном счете его пришлось отбуксировать к португальскому берегу у Упорто. Без сомнения, нервный стресс, полученный при спешной подготовке к участию в этом предприятии, сделал свое дело.

Вот какие новости сообщил Брюс Максвелл Нокс-Джонстону. Наиболее реальную угрозу для него представлял только Муатесье, который быстро дошел до мыса Доброй Надежды, где его в последний раз видели 26 октября. Ученые мужи подсчитали, что он может угрожать Нокс-Джонстону, т. е. прийти к финишу грудь в грудь, и несомненно победит по времени. Нокс-Джонстон комментировал это так: «Именно такое известие и было нужно, чтобы подхлестнуть меня».

Он снова поставил паруса-следующая земля, которую ему предстояло увидеть, был мыс Горн. Несмотря на то что он тщательно продумал систему постановки парусов, чтобы сообразоваться с потерей ветрового рулевого устройства, ему все же приходилось самому брать за руль при попутных ветрах. Это означало просиживать по шестнадцать-семнадцать часов подряд в крошечном открытом для разгула стихий. Заметим, что на «Сухаили» не было рулевой рубки или хотя бы брезентового тента для защиты от непогоды. Нокс-Джонстону не нравились такие устройства, он считал, что моряка должны обдувать все ветры, тогда он по-настоящему почувствует, что же они собираются предпринять с ним и его судном. Он проводил долгие часы за рулем, размышляя о делах мира сего, о своем будущем, заучивал наизусть либо просто декламировал стихи из поэтического сборника, который захватил с собой. Он никогда не позволял себе расслабиться и продолжал скрупулезно ухаживать за «Сухаили», стараясь выжать из нее как можно больше и в то же время избежать перенапряжений, которые могли бы привести судно к неисправным повреждениям. К этому времени его радиопередатчик успел выйти из строя, и у него не было возможности позвать на помощь или сообщить о своем местоположении, хотя он мог ловить береговые радиостанции Новой Зеландии и позже, когда преодолел южную часть Тихого океана,-станции на побережье Южной Америки.

Он по-прежнему выполнял много нудной, тяжелой работы и терпел всяческие неудобства, будь то вымокшая одежда, недосыпание, вызванное частыми авралами, рука, ошпаренная горячей овсяной кашей, неудача при замене каких-либо частей на судне, борьба с противными ветрами, которые налетали с востока с такой же частотой, как и с запада.

1 В полветра-курсом галфинд, т.е. имея ветер прямо в борт.-Прим. ред.

2 Пластырь-аварийный материал для заделки небольших пробоин -Прим. ред.

3 Бейдевинд-курс судна под острым углом к линии ветра,-Прим. ред.

4 Шверт-стальной киль, который может втягиваться внутрь корпуса яхты или ставиться снова в силу необходимости -Прим. ред.

Мыс Горн, которого Нокс-Джонстон достиг 17 января, встретил его мертвым штилем. Никто не ждал его, ни один самолет не показался над далекой землей, и он, никем не замеченный, проскользнул в Атлантический океан, затем мимо Фолклендских островов и еще дальше, вдоль побережья Южной Америки, до экватора. Он был уже на отрезке пути, который вел непосредственно к дому хотя идти еще предстояло долго. Единственный, кто мог достать его, - это Муатесье, который передал несколько писем какому-то рыбаку неподалеку от Хобарта в Тасмании 18 декабря. Затем Муатесье заметили 10 февраля мористее Фолклендских островов, но там, где он ожидал встретить противные ветры, было перемененно, в то время как Нокс-Джонстон достиг зоны юго-восточного пассата. Было маловероятно, чтобы Муатесье смог догнать Нокс-Джонстона, но совершенно очевидно, что у него было значительно лучшее время, так как Муатесье стартовал на два месяца позже.

Этот вопрос стал чисто академическим, потому что в следующий раз Муатесье заявил о себе уже у мыса Доброй Надежды, в то время как все считали, что он на подходе к экватору. Он зашел на внешний рейд Кейптауна и с помощью пращи забросил на палубу стоявшего на якоре танкера сообщение для «Санди тайме», в котором говорилось: «Мыс Горн пройден 5 февраля, сегодня 18 марта. Я продолжаю безостановочную гонку и иду на острова Тихого океана, потому что чувствую себя счастливым в море и, может быть, чтобы спасти свою душу».

Эта новость была встречена с недоверием. Как можно отказаться от успеха и славы, когда те были у него в кармане? «Санди тайме» попыталась довести до него послание его жены, передав текст в радиотрансляции новостей по Южно-Африканской Республике: «Бернар, тебя ждет вся Франция. Пожалуйста, возвращайся в Плимут как можно скорее. Не ходи вокруг света снова. Мы будем ждать тебя в Англии. Пожалуйста, не разочаровывай нас. Франсуаза и дети».

Муатесье так и не услышал этого обращения, да и вообще невозможно сказать, как бы он повел себя, если бы получил его. Конечно, он подумывал о том, чтобы все-таки зайти в Плимут, получить приз, забрать все оборудование, которое там оставил, и утешить семью, но затем отказался от этого намерения, опасаясь вновь оказаться вовлеченным в жизнь, которую считал фальшивой, страшась снова очутиться в обществе, которое, по его мнению, губило себя гольем потребительством, осквернением духовных ценностей и насилием. На этот раз плавание от мыса Доброй Надежды при жестоких зимних штормах было много сложнее первого. Четырежды его судно опрокидывалось, покуда он продвигался вдоль берегов Австралии еще дальше, в Тихий океан к острову Таити.

Муатесье дошел до Таити 21 июня 1969 года, сделав полтора оборота вокруг земного шара, т. е. совершил самое длительное плавание в одиночку. По прибытии он сказал журналистам:

*- Говорить о рекордах глупо - это значит оскорблять море. Мысль о каком-то соревновании—нелепость. Вам надо понять, что когда человек остается в одиночестве месяц за месяцем, то он эволюционирует. Кое-кто скажет—рехнулся. Да, по-своему я сошел с ума. Четыре месяца я видел только звезды. Мой слух не терзали неестественные звуки. Такое одиночество рождает чистоту. Я сказал самому себе: «Какого черта ты собираешься делать в Европе?» Возвращение во Францию - вот настоящее сумасшествие.*

Ему было достаточно самого путешествия, он не нуждался в декорациях соревнований, отвергая в равной степени как материальные вознаграждения, так и accolades<sup>1</sup> славы, ведь поговаривали даже о том, что во Франции его собираются наградить орденом Почетного Легиона. Он проявил редкую независимость суждения. Большинство альпинистов, например, также отказывались принимать участие в каких-либо формально организованных соревнованиях, но, вернувшись домой, нередко благосклонно относились к овамиям, которые раздавались в их честь. Однако Муатесье не столько отвергал награды, принятые в обществе людей, желающих льстить своим героям, сколько как бы говорил: «Я не собираюсь поступать по вашим правилам. Я буду делать только то, что желаю, и вести такой образ жизни, какой считаю для себя приемлемым». Он предпочел простую жизнь на островах Тихого океана, свободу плавать когда и куда угодно.

С выходом Муатесье в гонку осталось только трое участников. В последний раз Нокс-Джонстона видели у Отаго (Новая Зеландия), и теперь, в середине марта, он должен был находиться где-то в Атлантике, хотя его семья и спонсоры тревожились все сильнее: суда и самолеты, находящиеся в Центральной Атлантике, получили извещение, рекомендуемое им принять участие в поисках. Кроухёрст тоже не выходил в эфир. Связь не прерывалась только с Тэтли. Он уверенно, словно играя на нервах публики, шел Южным океаном, заботливо ухаживая за своим тримараном среди гигантских валов, которые в любую минуту могли перевернуть судно. Казалось, он выбрал идеальное время для плавания в океане, так как похоже, что погода была к нему более благосклонна, чем к другим участникам, особенно в районе мыса Доброй Надежды, где все остальные испытали ужасные штормы, которые вынудили Блая и Кинга прекратить гонку и чуть было не вывели из строя Нокс-Джонстона. Тэтли тоже, как говорится, висел на волоске, когда на подходе к мысу Горн, застигнутый штормом, сопровождавшимся толчеей волн, его тримаран едва не перевернулся «через нос», при этом повредило каюту, а один иллюминатор выдавило волной. Он даже подумывал о прекращении плавания и направился было в Вальпараисо, однако упорство победило, и он снова пошел к мысу Горн. Тэтли тоже обогнул этот мыс при полном безветрии, затем повернул на северо-восток, чтобы оставить Фолклендские острова к западу, а затем лег на курс, ведущий домой. Достижение Тэтли уже само по себе было значительным - ведь он прошел на тримаране весь Южный океан, однако начала сказываться нагрузка, которая выпала на долю его судна. Оба поплавка и главный корпус дали течь, а это - верный признак повреждения корпуса от тяжелых ударов волн в течение месяцев. Однако при бережном отношении к «Виктресс» он все же сумел бы вернуться в Англию и, возможно, оказаться единственным участником соревнования, завершившим все плавание. 5 апреля танкер «Мобил Акме» заметил «Сухаили» западнее Азорских островов. Это значило, что Нокс-Джонстон уже лег на курс, ведущий домой, и, без всякого сомнения, должен был оказаться первым. Но Тэтли имел более высокую среднюю скорость переходов, и, по всей вероятности, его ждал приз за самое быстрое плавание даже в том случае, если бы он проявил в Атлантике сверхосторожность при управлении «Виктресс».

О Дональде Кроухёрсте ничего не слышали с 19 января; тогда он в последний раз сообщил свои координаты—сто миль к юго-западу от острова Гоф в Южной Атлантике, т. е. он находился западнее мыса Доброй Надежды. Можно было предположить, что теперь он должен оказаться где-то в Южном океане между Новой Зеландией и мысом Горн. На самом же деле он все еще плавал в Южной Атлантике и даже не покидал ее.

Мы никогда не узнаем, какие мысли бродили в голове Кроухёрста в то время, как он прохладился в Атлантике в течение всего декабря 1968 и в начале 1969 года. Единственным свидетелем этого остаются судовые журналы и отрывочные записи, найденные на борту «Тейнмот Электрон» и позднее обработанные и проанализированные Ронем Холлом и Николасом Томалином в их блестящей, чуть ли не детективной книге «Странное путешествие Дональда Кроухёрста». Кажется маловероятным, чтобы он планировал фальсификацию с самого начала плавания либо с того момента, когда пришел к выводу, что его судно не сможет выдержать волнение в Южном океане. У Тэтли и Нокс-Джонстона тоже были моменты, когда они\* считали, что продолжать плавание невозможно, и даже собирались сдать, но затем откладывали исполнение такого намерения до очередного «свидания» с землей. Однако и тот и другой заявляли об этом открыто, им никогда не приходило в голову совершить обман в какой-либо форме.

В случае с Кроухёрстом идея обмана, по-видимому, созревала постепенно: зародившись, она затем полностью овладела им. Все началось в первых числах декабря хвастливым заявлением о переходе в 243 мили за день. Это почти наверняка могло бы быть рекордом, ведь до сих пор лучшим среднесуточным переходом 220 миль считалось достижение Джеффри Уильямса во время одиночной гонки через Атлантику, организованной «Обсервером». Разумеется, в газетах появились кричащие заголовки, чего Кроухёрст, вероятно, и добивался. Этот результат был принят безоговорочно почти всеми, хотя Фрэнсис Чичестер заподозрил неладное, позвонил в «Санди тайме» и посоветовал быть осторожнее с Кроухёрстом - мол, тот может «оказаться шутником». Весьма возможно, что тогда Кроухёрст все еще, подумывая о прекращении плавания в Кейптауне; что касается сенсационного сообщения, которое по расчетам, найденным в каюте, оказалось фальшивым, то оно принесло бы ему хоть какую-то славу, чтобы ему было легче смотреть в глаза своим покровителям по возвращении в Англию.

Но по мере того, как он плыл на юг по Атлантике, неотвратимо близился момент претворения замысла в жизнь. Кроухёрст завел новый судовый журнал, несмотря на то что предыдущий еще не был заполнен. Из этого можно заключить, что уже тогда он намеревался вести фальшивый судовый журнал своего мнимого кругосветного путешествия, а второй журнал был необходим для истинных расчетов, которые, конечно же, ему приходилось вести изо дня в день. Он даже начал наносить на карту фальшивые местоположения - значительно восточнее своего действительного маршрута вдоль побережья Южной Америки. Тогда он все еще мог прокладывать и действительный и фальшивый курсы и в конечном счете свести их в одной точке у Кейптауна. При этом он рассчитывал на то, что едва ли кто-нибудь займется скрупулезным изучением расчетов с целью отыскать несоответствия.

По мере того как текли дни, должен был наступить такой момент (если бы он продолжил свое подложное плавание в Южном океане), когда он не мог уже появиться неожиданно в каком-либо порту Южной Африки или Южной Америки без того, чтобы не разоблачить себя. По-видимому, он посвятил немало часов взвешиванию всех за и против, чтобы осуществить фальсификацию. Для начала ему пришлось прекратить появляться в эфире, так как с некоторых пор любая радиограмма неминуемо выдавала бы его пусть приблизительно, но все же истинное положение. Но самой большой проблемой было ведение записей в подложном судовом журнале со всеми навигационными расчетами, которые выдержали бы проверку со стороны экспертов по его возвращении в Англию.



*Вместо того чтобы финишировать, Бернар Муатесье на своем «Джошуа» проделал полтора оборота вокруг земного шара, сообщив всем: «потому что чувствую себя счастливым в море и, может быть, чтобы спасти свою душу».*

Как известно, и в прошлом делались заявления о различных достижениях, оспариваемые и по сей день. Например, существуют сомнения по поводу покорения Северного полюса Куком или Робертом Пири в 1908 и 1909 годах. Заявление Кука было в общем отвергнуто, а Пири - все же принято, несмотря на то что в его отчете есть несколько противоречий. Так, кажутся «взятыми с потолка» Дистанции суточных переходов во время заключительного броска к полюсу. Если Пири «придумал» их, то подделать все остальное не так уж трудно, поскольку речь шла всего о нескольких днях, в конце концов, никто не мог со всей определенностью утверждать, была ли или нет некая безликая льдина в Ледовитом океане Северным полюсом. Возникли также споры и по поводу нескольких альпинистских восхождений, обычно они были связаны с преодолением восходителями последнего участка от верхнего лагеря до вершины, часто в сильную непогоду или в густом тумане. Самый известный случай - покорение Серро Торре Цезарем Маестри и Тони Эггером. Они отсутствовали в базовом лагере неделю; возвращаясь во время жестокого шторма, Эггер оступился, сорвался и погиб, Маестри же продолжал с трудом брести вниз и был найден в полубессознательном состоянии. Он заявил, что они достигли вершины, хотя это было поставлено под сомнение. Нельзя неопровержимо доказать, говорил ли он правду, но если и придумал свой рассказ, снова приходится оговориться, что это довольно просто сделать, потому что ему нужно было всего-навсего «вообразить» несколько суток восхождения, а в деталях — сослаться на провалы памяти и свое состояние в борьбе за выживание.

Однако Кроухёрст пустился на более крупную авантюру. Ему предстояло бороздить пустынные воды Атлантики в течение нескольких месяцев, тщательно избегая оживленных морских путей, заполняя фальшивый судовый журнал мнимыми записями о мнимом плавании в Южном океане. По возвращении домой ему пришлось бы отстаивать свою ложь и давать подробные объяснения. Судя по записям на клочках бумаги, которые он оставил в каюте, можно понять, как много времени и сил потратил он на обдумывание фальсификации рекорда скорости. Подделка кругосветного плавания представляла собой куда более сложную задачу. Несомненно то, что ему пришлось очень трудно, когда он пытался решить ее. Его сообщения по радио были все время туманными, но к 19 января ему самому стало ясно, что расстояние между его истинным местонахождением (в нескольких сотнях миль восточнее Рио-де-Жанейро) и вымышленной позицией (на подходе к мысу Доброй Надежды) слишком выросло - пришлось отключить радиостанцию. На этот раз он отправил радиограмму своему агенту в Тейнмоте Родни Холлвурту с указанием якобы точного местоположения - сто миль к юго-востоку от острова Гоф, одновременно он предупредил о неполадках с генератором, придумав, таким образом, причину прекращения радиосвязи. Это было его последним сообщением, за которым последовали три месяца полнейшей изоляции, лишенных стимула выжимания из судна всего возможного ради достижения настоящей цели.

Он начал путешествие, имея на борту четыре судовых журнала. Первый содержит записи вплоть до середины декабря, но, несмотря на то что там было еще много чистых страниц, он оказался незаконченным. Второй служил рабочим журналом для ежедневной регистрации подробностей его настоящего путешествия. Туда же он заносил свои мысли, именно этот журнал дает представление об истинном психическом состоянии Кроухёрста. Третий журнал он использовал в качестве радиожурнала, куда записывал не только тексты собственных радиограмм, но также подробные прогнозы погоды, принятые с радиостанций Южной Америки и Африки, а также Австралии, вероятно для того, чтобы фальшивый журнал выглядел более убедительно. Когда судно Кроухёрста в конце концов нашло, четвертый журнал отсутствовал. Возможно, это и был судовый журнал фальшивого плавания. С практической точки зрения, вычисления «ложных» астрономических наблюдений солнца, т. е. расчёты, выполняемые в обратном порядке, занимают гораздо больше времени, чем обычные. Но только совершая подобные операции изо дня в день, можно создать видимость настоящего, убедительного судового журнала.

Нервное напряжение, которое предъявляла жизнь в одиночку, в надуманном измерении должно было быть очень большим, но тем не менее Кроухёрст сделал в этот период несколько записей интроспективного характера. Это его наблюдения за жизнью моря-птицами и дельфинами, которые составляли ему компанию, но даже в этих записях проскальзывают откровения, по которым можно судить о психическом состоянии Кроухёрста. 29 января на судно опустилась птица, похожая на сову, которая, несомненно, прилетела с суши. Он сделал краткую запись об этом событии под заголовком «Неудачник».

— Птица не подпускала к себе, как и подобает неудачнику. Она улетела, стоило мне предпринять малейшее усилие сблизиться с ней, и в конце концов уселась на красную бизань-мачту, где отчаянно цеплялась за вибрирующие штаги когтями, не приспособленными для этого... Бедный, несчастный неудачник! Гигантский альбатрос, распростиший свои могучие крылья, рассекающие воздух, словно турецкие ятаганы, скользил вокруг судна, не совершив ни одного взмаха ими, словно насмехаясь над потугами неудачника выжить.

Затем стихи:

*- Хоть немного пожалейте борющегося неудачника, сердце которого вот-вот разорвется;  
Ни следа здравого смысла; это не просто полет.  
Пожалейте, пожалейте его.  
Но большую часть сожалений оставьте  
Для того, кто не видит ни проблеска путеводного света в деяниях неудачника.*

Да ведь это горькая мольба о понимании и сострадании, мольба, начисто лишенная мелкой бравады, которая так и сквозит в его магнитофонных записях, предназначенных для внешнего мира-мира людей.

Затем наступил настоящий кризис. Правый поплавок «Тейнмот Электрон» получил серьезное повреждение и начал принимать воду. Аварийные фанерные пластыри, в которых Кроухёрст так нуждался для ремонта, остались на берегу. Казалось, выхода не было - придется заходить в порт для ремонта. Это выросло в гигантскую проблему. Даже если бы он пожелал воспользоваться этим обстоятельством как почетным извинением для выхода из гонки, обман был бы неминуемо раскрыт, т.к. теперь Кроухёрст находился слишком далеко от того места, о котором радировал раньше. Можно предположить, что несколько дней он словно чего-то ждал, лавируя у побережья Аргентины, прежде чем окончательно решиться зайти в порт.

Кроухёрст избрал малопосещаемую судами якорную стоянку Рио-Саладо неподалеку от устья реки Ла-Платы. Он пришел туда утром 8 марта, исправил повреждения и снялся двое суток спустя. Хотя прибытие «Тейнмот Электрон» и отметили в журнале Береговой охраны, об этом куда-то не сообщалось. Однако Кроухёрст не мог быть вполне уверен в этом, что, по-видимому, превратилось еще в один источник беспокорности.

Когда он покинул Рио-Саладо, то в своем воображаемом путешествии находился где-то между Новой Зеландией и мысом Горн. Приближалось время, когда его истинное плавание могло соединиться с воображаемым. Постоянно помня об этом, он направился на юг, к Фолклендским островам, в «Ревущие сороковые». Должно быть, это ирония судьбы, но 24 марта по пути на юг он разминутся, по-видимому, всего в нескольких милях с Тэтли, идущим на север. 29 марта он находился в зоне видимости Фолклендских островов, но было еще слишком рано радиовать свое фальшивое местоположение в Тихом океане на подходе к Горну, поэтому он отвернул на север и в течение десяти -суток лавировал почти на одном месте, прежде чем отправил свою первую радиограмму за последние три месяца:

Дэвон Ньюс Эксетер-Направляюсь Диего Ра-мирес. Лаг капут 17697 28-го. Какие новости в океане?

Ссылка на порванный лагильн покрывала все противоречия между действительно пройденным и объявленным расстоянием, и все же он еще опасался дать свое точное местоположение, несмотря на то что вполне определенно упомянул, что приближается к небольшой группе островов Диего Ра-мирес, расположенных южнее мыса Горн. Его радиограмма была принята через пять суток после того, как Нокс-Джонстона заметили у Азорских островов. Само собой разумеется, все внимание прессы сосредоточилось на последнем. Это спасло Кроухёрста от тщательного изучения специалистами его маршрута, что могло бы выявить некоторые несоответствия между скоростью, с какой он пересек Южный океан, и временем возобновления радиосвязи. И снова Фрэнсис Чичестер оказался в числе немногих, кто не удержался от скептических замечаний.

Между тем Тэтли приближался к тропику Козерога, находясь довольно далеко от побережья Южной Америки, когда узнал, что Кроухёрст снова вышел на связь и идет к мысу Горн. Было ясно, но Кроухёрст едва ли сумеет оказаться в Англии раньше Тэтли, но ведь он стартовал позже более чем на месяц и, судя по его сообщению, резко сократил расстояние между ними. Если Кроухёрст хранит эту скорость, то делает самый быстрый ход вокруг земного шара. Тэтли стоически отнесся к новости о продвижении Нокс-Джонстона. В своей книге «В одиночку на тримаране» он пишет:

*- Прибытие Робина Нокс-Джонстона, несомненно, расшевелит улей общественности, а сообщение о его местоположении там, где и ожидалось, было для меня радостным известием. Что касается Кроухёрста, то его вызов, так сказать, с тыла был для меня чем-то иным. Пусть так, но я смотрел на его вероятную победу без зависти, однако все еще стремился к победе, точнее—я очень не хотел, чтобы кто-нибудь побил меня... особенно на судне аналогичного типа.*

Несомненно, что Тэтли стал выжимать из «Виктресс» даже невозможное и поставил максимальное количество парусов. По его словам - теперь он начал гонку всерьез. Однако судно не выдержало. Ночью 20 апреля, у экватора, почти в той точке, где он должен был пересечь линию прежнего курса на юг, случилась беда. В носовой части оторвало шпангоут, и в корпусе образовалась зияющая дыра. Первой реакцией Тэтли было направиться в ближайший порт, так как он считал гонку законченной, но снова победила его непреклонная решимость. Он залатал пробоину понадежней и снова нещадно погнал свою яхту. Он уже видел себя в Плимуте.

В то время как Тэтли боролся с повреждением корпуса, а затем снова направился к дому, Кроухёрст в Южной Атлантике все еще «выверял» время - ему пришлось прибегнуть к самым тщательным расчетам, чтобы не упустить момент, когда его фальшивое путешествие сойдет с истинным, когда оба судовых журнала сольются в один и фантазия станет реальностью. Он безуспешно пытался связаться по радиотелефону с Клэр. Очевидно, это было для него очень важно, а не просто результатом изоляции; вероятно, сказывалось и нервное перенапряжение, в котором он пребывал. Период полного отрыва от внешнего мира наверно дал ему возможность «отдохнуть» от собственной фантазии, однако теперь, когда контакты возобновились, он стал размышлять о практической стороне осуществления своего обмана.

1 Акколада-обряд посвящения в рыцари. - Прим. ред.

Робин Нокс-Джонстон не мучили такие проблемы. Он был почти дома на своем измызганном старомодном кече. Когда он вошел в Канал<sup>1</sup>, над ним низко пролетали самолеты, снимая первые кадры о его прибытии; подошли два судна, чтобы приветствовать его, - на одном находились его мать и отец; это судно, к вящему неудовольствию спонсоров из «Санди миррор», было зафрахтовано «Дейли экспресс»; репортеры и фотографы из «Санди миррор» находились на другом судне. На подходе к Фалмуту эскорт увеличился, корабль военно-морского резерва стал сопровождать «Сухаили» в качестве официального эскорта, тут было множество яхт и прочих небольших судов, экипажи которых хотели воздать должное достижению Робина Нокс-Джонстона. 22 апреля в 3 часа 30 минут «Сухаили» преодолел финишный створ. Прозвучал выстрел пушки, означавший завершение гонки. Робин Нокс-Джонстон стал первым человеком, который без остановки обошел вокруг света под парусом в одиночку. Он преодолел около тридцати тысяч миль за 313 суток. Это не было очень уж быстрым временем, но во многих отношениях скорость тут не имела значения. Нокс-Джонстон завершил гонку, потому что знал, как нужно ухаживать за судном и управлять им.



*Фалмут-Фалмут. Робин Нокс-Джонстон оказался первым, потому что знал, как надо ухаживать за своим судном и как выжимать из него все возможное.*

Первыми, кто поднялся на борт его судна, были таможенники. Последовал традиционный, освященный временем вопрос «Откуда?» «Из Фалмута», - ответил Нокс-Джонстон.

Это могло бы стать хорошим концом моего рассказа, однако гонка еще не завершилась и соревнование, рожденное «Санди тайме», все еще было открытым. Кроухёрст, который к этому времени совместил свое фальшивое местоположение с истинным, прислал лихую поздравительную радиограмму:

Бюро новостей Би-би-си. Как моряк рад успеху Нокс-Джонстона по-дружески напоминаю что он еще не победитель гонки. Напоминаю о необходимости точно различать Золотой Глобус и гонок Победил Южную Атлантику. Кроухёрст.

Однако истинный судовый журнал Кроухерст показывает, что он продолжал идти на юг еще четверо суток, а затем, когда все же повернул на север то продвигался судорожными рывками, словно желая, чтобы Тэтли пришел домой раньше его чтобы самому появиться следом и получить свою долю славы, но так, чтобы никто не занялся тщательным изучением его судового журнала, что именуемо произошло бы, окажись он победителем! За несколько суток он прошел значительное расстояние, и в его судовом - журнале даже зарегистрирован суточный «пробег» в 243 мили - по совпадению та же цифра, когда он объявил о своем фальшивом рекорде.

Тем временем Тэтли продолжал жестоко эксплуатировать свое поврежденное судно и к 20 мая достиг Азорских островов. Теперь до дома оставалась тысяча миль. В тот день разыгрался девяти бальный шторм; с наступлением темноты Тэтли убрал все паруса и лег в дрейф. Была полночь, когда его разбудили странные царапающие звуки, доносившиеся с бака. Он инстинктивно понял, что, должно быть, оторвалась носовая часть левого поплавка, но когда включил освещение, то ужаснулся при виде воды, которая заливала каюту. Тэтли выбрался на палубу и увидел зияющую пустоту там, где когда-то был левый поплавок, который в момент расставания с главным корпусом каким-то образом проделал в последнем огромную пробоину. «Виктресс» быстро уходила под воду. У Тэтли нашлось еще время, чтобы послать по радио сигнал бедствия, схватить в охапку судовые журналы и несколько навигационных инструментов и отдать найтовы<sup>2</sup> спасательного плотика на палубе, прежде чем та ушла у него из-под ног. В какое-то ужасное мгновение автоматический плавучий якорь плотика зацепился за что-то, затягивая его под вздыбленную корму судна. Тэтли удалось вовремя перерезать литье.

*- Прости меня, «Вики», приходится покидать тебя... Затем началась агония. Порой я видел мельком корпус судна, рисовавшийся силуэтом над зубцами волн, затем стал виден только ходовой огонь, который бесстрашно мотался по воздуху среди хаоса волн. Потом вода подобралась к аккумуляторам - огонь внезапно ярко вспыхнул, замигал и погас.*

Тэтли провел остаток ночи под укрытием похожего на кокон тента резиновой лодочки, которую подбрасывало на волнах, словно щепку. Утром появился самолет американской спасательной службы, и позднее итальянский танкер, наводимый самолетом, подобрал его. Он закончил свое кругосветное плавание - подошел настолько близко к осуществлению поставленной цели, что уподобился бегуну-марафонцу, который, почти завершив свой бег, падает у ворот стадиона, когда до финиша остается всего один круг.

Это обстоятельство поставило Кроухёрста в затруднительное положение. Его спазматическое продвижение по Южной Атлантике указывает на то, что он намеревался прийти только вслед за Тэтли. Однако теперь, если бы он продолжал идти с прежней скоростью, то несомненно побил бы время Нокс-Джонстона и неминуемо подверг бы тщательному изучению свои судовые журналы и отчет о плавании. С другой стороны, если бы он сбавил ход,

это само по себе стало бы выглядеть подозрительно особенно по сравнению с очень быстрым, по его заявлению, переходом через Южный океан. Более того, радиопередачи из Англии ясно указывали на масштабы приема, который ждал его в Тейнмоте. Стресс еще более усилился, когда вышел из строя его передатчик, и он не мог больше выходить в эфир. Теперь он обратил всю энергию на ремонт передатчика, предоставив судну плыть по собственному усмотрению, в то время как он сначала разобрал, а потом принялся собирать аппарат. В каюте наверняка было нестерпимо жарко, потому что он шел тропиками; но несмотря на это, она превратилась в нечто вроде мастерской - повсюду валялись обрывки проводов, транзисторы и прочие радиодетали. В некотором роде это занятие оказывало на Кроухёрста терапевтическое воздействие. Даже дома в Англии он часенко запирался на долгие часы, когда решал свои проблемы в электронике. Это было как раз тем делом, которое он хорошо знал, и через несколько дней ему удалось заставить передатчик заработать в телеграфном режиме с использованием азбуки Морзе. Но радиотелефонную связь восстановить не удалось, а это означало, что он не мог поговорить с Клэр, чего так страстно ждал. Но даже в таком положении он продолжал обманывать публику, отправляя радиотелеграфные сообщения в Англию и наговаривая текст на магнитофон. Последняя запись была сделана 23 июня.

*- Чувствую себя просто отлично... так, будто мне по плечу все те честолюбивые желания, которые одолевали меня еще в детстве, как, например, выступить за Англию в крикет. Я чувствую себя так, будто стою на вершине мира, т.е. очень сильным. Мои рефлексии удивляют меня самого. Они просто великолепны. Я ловлю предметы прежде, чем они начинают падать. Это в самом деле доставляет мне огромное удовлетворение.*

На этом кончается bobина. Кроухёрст не стал перезаряжать магнитофон. Он совершил вторую попытку соорудить высокочастотный радиотелефон, но у него не нашлось подходящих деталей. Он даже направил радиogramму в Гоночный комитет, испрашивая разрешения отступить от правил и заказать недостающие детали с доставкой на борт, но там предпочли строго придерживаться регламента. Больше он уже ничего не мог поделаться со своим радио, и легко догадаться, почему так и не перезарядил магнитофон. Положение, в котором он оказался, было бы непомерно тяжёлым для любого смертного. По-видимому, Кроухёрст просто отвернулся от реальности, обратившись к терапии в форме философской дискуссии, которой он так наслаждался у себя дома, особенно в кругу близких друзей. Он стал делать соответствующие записи во втором судовом журнале (серия отрывков) и за несколько дней набросал около 25000 слов; отчасти это трезвые философские размышления, прочее - вымученные слова косвенного самооправдания; к концу записи становились все более неясными, со все возрастающим количеством вычеркиваний и повторов. Поначалу во всем этом ощущалось сильное влияние Эйнштейна, чья теория относительности была одной из немногих книг, которые Кроухёрст захватил с собой, чтобы скоротать месяцы одиночества. Он озаглавил свой опус «Философия» и продолжал:

*- Человек-это рычаг, плечо и силу которого он определяет для себя сам. Его наклонности и талант решают, где находится точка опоры.*

*Истинный математик располагает точку опоры неподалеку от точки приложения силы; его упражнения носят в основном умственный, а не физический характер, и он может нести «груз»— собственные идеи, возможно, ничего не подбирая по дороге, кроме собственных мыслей и мыслей родственников. Разрушительное применение идеи  $E = mc^2$  - один из крайних примеров проявления такой активности<sup>3</sup>.*

Кроухёрст развил и расширил эту тему, совершив в конце концов крупное для себя открытие: человек-в частности он сам-может выйти за пределы собственного тела.

*- И все же, и все же-если созидательная абстракция должна действовать в качестве носителя нового существа и покинуть ради этого свое стабильное состояние, то во власти созидательной абстракции произвести феномен!!! Мы можем совершить это при помощи созидательной абстракции!*

Он мог не только покинуть оболочку собственного тела, уйти от ужасно затруднительного положения, в котором оказался, но и составить одно целое с богом. Он продолжал развивать этот тезис, исследуя два последних тысячелетия истории, доказывая, как некоторым исключительным личностям удалось повлиять на судьбы мира и привести его к переменам. Кроухёрст начинал сознавать всю важность как собственных слов, так и открытий, он заметил: «Теперь, получив правильный ответ, мы должны быть очень осмотрительны. Мы находимся в той стадии, когда наши силы абстрагирования достаточно мощны, чтобы произвести огромные разрушения...»

Однако внешний мир продолжал вторгаться в его жизнь. 26 июня он получил радиogramму от Родни Холлворта:

Би-би-си и Экспресс встречают вас вместе с Клэр недалеко от Силли. На ваш триумф в Теин-мот прибывают сто тысяч человек. Фонд достигает тысячу пятьсот плюс прочие поступления. Пожалуйста, передайте мне секреты путешествия рядом со смертью и все прочее для реализации возможностей в прессе, финансовые перспективы хороши. Срочно сообщите предложения о рекламе.

Кроухёрст все еще был в состоянии публично выступить с помощью морзянки: 28-го он отчитал Би-би-си и Холлворта за то, что те требовали от него указать точное время прибытия: Трое суток штиля. Парусные суда имеют место назначения, а не ожидаемое время прибытия.

Его также беспокоило сообщение о том, что Клэр собирается встречать его, и 29-го через оператора в Портисхеде он отправил радиogramму с требованием, чтобы она ни в коем случае не выходила к Силли Это было его последнее сообщение, последний прямой контакт с внешним миром.

Другим предметом, который овладел его воображением, стала «игра» в отношении к жизни, однако он прибегнул к самооправданию по поводу этой «игры», в которую обратил гонку вокруг света. Он перескакивает с одной мысли на другую, временами явно впадая в агонию, как это видно из строчек, найденных на отдельном листке бумаги.

*Природа не позволяет  
Богу впасть в грех,  
Кроме одного -  
Это грех сокрытия.  
Это ужасная тайна душевной муки,  
«Необходимой» природной системе,  
чтобы продолжать подвергать испытанию...  
Он увековечил этот грех на мучимом...*

Кроухёрст совсем утратил чувство времени, не заводил ни хронометр, ни часы. В судовом журнале исчезли какие-то записи, имеющие практическое значение, расчеты высот светил и местоположения. Затем 1 июля он вновь открыл судовой журнал, заполнив его кратким изложением своих мыслей за истекший период. Его главной заботой было восстановить дату, а затем рассчитать само время. Он сделал это, взяв высоту луны, и сначала допустил ошибку как в вычислении даты, забыв, что в июне только тридцать суток, так и времени, но затем понял это и внес исправления. Затем следовало его завещание-признание, отражающее его конфликт с самим собой. Похоже, он решил лишиться себя жизни, либо, как это представлялось ему самому, просто покинуть свою физическую оболочку, но что же оставить? Он мог бы уничтожить все улики обмана и оставить только фальсифицированный судовой журнал, который, как полагают, он вел в течение всего плавания. По всей вероятности, его «версия», по крайней мере публично, была бы принята; Клэр и в особенности его дети имели бы героя, память о котором нужно свято хранить. Однако для того, чтобы сделать это, ему пришлось бы уничтожить свое завещание, т.е. нечто такое, что стало центром его внутреннего мира, но, что еще важнее, он, вероятно, нуждался в искуплении, и чтобы получить его, надо было оставить признание Вот его последние хронометрированные строчки:

*11 15 00  
Это конец моей  
моей игры, правда  
раскрыта, и все*

*будет сделано, как требует от меня  
-моя семья*

*11 17 00*

*Пора делать ход  
Нет необходимости продолжать  
игру*

*Это была хорошая игра  
ее надо закончить  
Я возобновлю эту игру,  
когда сочту нужным, я выйду из нее  
в 11 20 40 нет причин  
для пагубной...*

Это были его последние слова. У него оставалось всего две с половиной минуты до назначенного им самим момента отправления. Можно только гадать о том, что он сделал потом, но три судовых журнала и карты-сетки<sup>4</sup>, на которых была сфабрикована прокладка за предыдущий декабрь, были аккуратно сложены на штурманском столе, там, где они бросались в глаза. Однако четвертый журнал исчез. Вероятно, он все же хотел скрыть свой обман и либо выбросил журнал в спокойные воды океана, либо, сжимая его в руках, бросился за борт, чтобы наблюдать, как «Тейнмот Электрон» медленно ускользает от него со скоростью два с половиной узла, т. е. со скоростью, при которой он, даже если бы передумал, уже не мог догнать его вплавь.

10 июля «Тейнмот Электрон» заметили вперёдсмотрящие Королевского пакетбота «Пикарди», следовавшего из Лондона в Карибское море. Тримаран, подобно «Марии Целесте»<sup>5</sup>, продолжал плыть под единственным парусом на бизань-мачте-на борту никого, в каюте не прибрано. Каюта имела обжитой вид - в раковине валялась грязная посуда, на рабочем столе разбросаны инструменты и электронное оборудование, словно их только что положили здесь; судовые журналы с их ужасными свидетельствами поджидали людей на штурманском столе.



*«Тейнмот Электрон», дрейфующий словно призрак под единственным парусом на бизани, наконец-то найден посреди океана.*



*Покинутый капитаном «Тейнмот Электрон» во время выгрузки с пакетбота «Пикарди».*



Итак, я рассказал о всех девяти участниках гонки на приз «Золотой Глобус». Только один из них завершил плавание. Если рассматривать гонку как единое целое со всеми ее надеждами, испытаниями, несчастьями и тесно связанными между собой личными драмами каждого участника, то повествование о ней обретает качества классической трагедии с ее нарастающим драматизмом; в то же время в нем можно приметить элементы басни с моралью.

Нокс-Джонстон, единственный моряк, который завершил гонку, проявил решимость к достижению цели, сочетавшуюся с отличным знанием морского дела и трезвым мышлением. Он был объявлен «поразительно нормальным» в начале гонки; тот же диагноз ему поставили при возвращении. Можно предположить, что врач-психиатр имел в виду то обстоятельство, что Нокс-Джонстон был чрезвычайно уравновешенным человеком и в то же время он был хорошо приспособлен к обычной жизни в урбанизированном, потребительском обществе людей. Как и у многих, в нем жило стремление к приключениям, которое он реализовал в полной мере, осуществив кругосветное плавание в одиночку. Но при этом у Нокс-Джонстона все было тщательно продумано с учетом собственного морского опыта, знания себя самого и понимания того, к чему это могло привести. У него не возникло трудностей в возвращении к обычной повседневной жизни, он окунулся в нее, используя свой успех на все сто процентов, но не позволяя эфемерной славе вскружить ему голову. Нокс-Джонстон нашел применение своей склонности к приключениям и предприимчивости путем участия в яхтенных гонках, уравновешивая их переживаниями и удовлетворением, какие доставляет плавание под парусом. Нокс-Джонстон дважды выиграл гонку вокруг Британии и все еще является обладателем рекорда - десять суток, шесть часов, двадцать четыре минуты. Он командовал «Хите Кондор» - большой океанской гоночной яхтой на трех этапах кругосветной гонки 1977-1978 годов, организованной компанией «Уитбред»<sup>6</sup>. Его семейная жизнь стала на ровный киль, он снова вступил в брак со Сью в 1972 году, и вместе с дочерью Сарой они представляют собой сплоченную и очень счастливую семью.

Как заметили в своей книге Томалин и Холл, весьма сомнительно, чтобы кто-либо мог сказать о Муатесе, что он «поразительно нормален». Свернув в ходе гонки вокруг света на Таити, он тем самым презрел правила поведения, которые общество людей ожидает от своих героев. Он не пожелал предстать перед восторженными толпами и меценатами, отнесся с презрением к превращению кругосветной гонки в бизнес и, что важнее всего, не захотел возвращаться в наше общество с его жестоким свободным предпринимательством, отдав предпочтение атмосфере южных островов.

В некотором роде самым досадным итогом явилась неудача Тэтли, которая, несомненно, была обусловлена состязанием, навязанным Кроухёрстом. Тэтли страшно хотел завершить гонку и в идеальном случае выиграть ее. Вернувшись в Англию, он продолжал вести спортивный образ жизни, но через два года покончил жизнь самоубийством. Невозможно со всей уверенностью сказать, насколько на этот поступок повлияло то, что сам он считал неудачей, ибо она была весьма относительной, так как продемонстрированное им умение в управлении катамараном при плавании по Южному океану явилось замечательным достижением. Он проявил такой же высокий уровень знания морского дела, как Нокс-Джонстон, причем на судне, которое было менее приспособлено для выполнения подобной задачи.

Из остальных участников, которые не завершили гонку, трое пробовали свои силы снова: Билл Кинг на своем новаторском судне «Голуэй Блейзер» обошел вокруг света с одним заходом в Австралию, Джон Риджуэй командовал собственным судном в кругосветной гонке компании «Уитбред», а вот Чей Блай обошел вокруг света «Ревущими сороковыми» с востока на запад против господствующих ветров. Опыт участия в гонке «Золотой Глобус» (каким бы болезненным он ни был) послужил для этих людей опытом созидательным, из которого они извлекли уроки и применили их в дальнейшей жизни.

Кроухёрст же погиб. Увлечись предприятием, которое было ему явно не по плечу, он как бы очутился на эскалаторе, выстроенном его покровителями, прессой и ожиданиями других людей, откуда так и не нашел выхода. Он отправился в плавание на судне, которое не было приспособлено для этого и, по всей вероятности, затонуло бы в Южном океане. В то время как Риджуэй и Фуджерон, оказавшись в подобных условиях, с честью отступили, Кроухёрст не сумел переубедить себя, расстаться с мечтами о славе и признать поражение. Позволив фантазии овладеть собой и вовлечь в ловушку обмана, он, когда разоблачение стало неизбежным, ушел из реальности и совершил самоубийство.

Конечно, честолюбивое стремление нескольких моряков побить достижение Чичестера способствовало превращению гонки в состязание, проводимое по определенным правилам, и это, несомненно, легло на ее участников дополнительным бременем. Такая гонка привлекла к участию и тех, кто наверняка не стал бы стартовать, не оказавшись в центре внимания и связанных с этим известности и рекламы. Поэтому возникает искушение осудить саму идею проведения гонки в виде соревнования, регламентированного правилами, как нечто порочащее чистоту приключения, но в то же время приходится признать, что именно это дает выход проявлению духа соперничества, заложенного во многих людях. У моряка, как и любого искателя приключений, есть собственное «я», которое нуждается в одобрении других; ему нужны также средства для того, чтобы «запустить» предприятие, и один из способов заполучить их - обращение к покровителям и к прессе. Тем в свою очередь нужна сенсация, и они ищут способы организовать ее, устроив соревнование, будь то кругосветная гонка, покорение Эвереста или поход по полярным льдам. Так начинает вращаться карусель приключения. Некоторые люди, подобно Нокс-Джонстону, способны кататься на ней, чтобы добиться своего, другие, подобно Кроухёрсту, не имеют для этого достаточно сил и погибают.

1 Т. е. Английский канал-так в Англии принято называть пролив Ла-Манш.- Прим. перев.

2 Найтовы-крепежные стропы или тросы.- Прим. ред.

3 Под разрушительным применением составленной Эйнштейном формулы  $E = mc^2$ , где E- энергия, m-масса, c2-скорость света, автор, по-видимому, подразумевает атомный взрыв, потому что она показывает, какая энергия возникает, когда масса полностью переходит в энергию Эта формула неоднократно встречается в физической и научно-популярной литературе и увязывается с высвобождением атомной энергии. - Прим. ред.

4 Карта-сетка-чистый лист бумаги (карта) с нанесенной на него градусной сеткой для ведения штурманской прокладки и графического построения результатов астрономических определений Применяется в открытом океане Прим. ред.

5 «Мария Целеста»-небольшое парусное судно, найденное без экипажа в Атлантике в ноябре 1872 года Тайна «М Ц » осталась нераскрытой, а само название судна стало синонимом таинственных происшествий в море-Прим. перев.

6 «Уитбред»-одна из крупнейших в Британии пивоваренных компаний.- Прим. перев.