

ФРЕНСИС ЧИЧЕСТЪР

ДЖИПСИ МОТИВ ОКОЛО СВЕТА



предица



ФРЕНСИС ЧИЧЕСТЪР ДЖИПСИ МОТ IV ОКОЛО СВЕТА

Превод: Ирина Флорова, Никола Флоров

chitanka.info

Посвещавам с любов на Шейла и Джайлс, мои помощници в това начинание, с надежда, че ще им хареса разказът за една мечта и за това, как тя беше осъществена

ГЛАВА ПЪРВА

МЕЧТАТА

За мен това е приказка. Отдавна, много отдавна, както започват най-хубавите приказки, исках да обиколя света по въздуха. В края на 1929 година прелетях разстоянието от Лондон до Сидней сам с моя самолет „Джипси Мот“. Беше приспособен за кацане на сушата и за да мога наистина да обиколя света, трябваше да превърна „Джипси Мот“ в хидроплан. Само така според мен можех да мина през Япония и Северна Канада, където нямаше летища на удобни разстояния. И така, аз се научих да управлявам хидроплан, преустроих „Джипси Мот“ и потеглих отново от Сидней. Как налетях на стоманените телефонни жици, опънати на половин миля над пристанището в Кацуура и как се строполих в залива, това вече е друга история. Но моят самостоятелен опит свърши и аз наистина само по чудо останах жив. Това беше в 1931 година.

Годините минаваха, а стремежът да обиколя света сам лежеше в мен скрит като семе и щеше да лежи цели петдесет години, докато почвата не се раздвижеше и не пропуснеше малко въздух и светлина, та семето да поникне. Само че летенето вече не беше толкова привлекателно, защото във всички места, където се бях надявал да отида и където никога не беше кацал самолет, въздушният транспорт беше станал ежедневие. Поне усъвършенствувах пилотирането.

Няма да разправам подробно как в 1953 година преминах от полетите към океанските състезания с яhti. Вече съм описал това в книгата си „Самотното море и небето“. След опита, който направих през 1962 година да счупя рекорда за самотно плаване през Северния Атлантик с моята яхта „Джипси Мот“, реших, че е възможно да обиколя света сам, и то по интересен и привлекателен начин. Стотици яхтсмени са плавали около света. Много от тях сами. Почти всички са следвали обичайния маршрут в поясите на пасатите. Пътуването обикновено е траело три години. Но аз познавах само осем яhti, които са обиколили Земята през нос Хорн. Всъщност имало е и девета, за която не знаех —

яхтата „Джошуа“ на Бернар Моатсъе, с която Бернар и жена му Франсоаз са заобиколили нос Хорн, макар че, струва ми се, не са направили пълна обиколка. Нос Хорн беше истински притегателен център за всяко околосветско пътуване. Години наред бях таил тази идея в душата си. Той не само ме респектиреше и плашеше, но направо ме ужасяваше. Разказите за тамошните бури бяха страхотни, а корабите, изчезнали в този район, просто не могат да се изброят.

Дълго време си казвах, че всеки, който се опита да заобиколи нос Хорн с малка яхта, трябва да е луд. От осемте яхти, за които знаех, шест се бяха преобърнали преди прехода, по време на прехода или след него. Мразя да се страхувам, но още повече ненавиждам страхът да ме спира. При това нос Хорн притежаваше неотразимо очарование и представляваше едно от най-големите предизвикателства, останали в света.

Започнах да изучавам всяко интересно описание, което можех да намеря, защото имаше какво да се научи и от успехите, и от несполуките: повечето от яхтите по мое мнение са били неподходящи, въпреки че само две са изчезнали с екипажите си. С добър съд и с умела тактика можех да се справя.

И, второ, виждах известна възможност да направя най-бързата обиколка на света с малък плавателен съд. Смятах пътуването да стане на два прехода. Сидней щеше да бъде единственото междинно пристанище. Само така можеше да се постигне скорост. Тази идея ми беше хрумнала още през 1929 година, когато се опитах да подобря времето на прекрасния самостоятелен полет на Хинкълър от Англия до Австралия. Не успях, главно защото спирах по два пъти на ден и не използвах докрай дневната светлина. Непрекъснато си губех времето с разни паспорти, митнически проверки и т.н., а Хинкълър правеше по един дълъг преход на ден. Сигурно и аз щях да правя дълги преходи, ако имах разрешение за повече бензин (дадох ми само два допълнителни резервоара), но така или иначе трябваше да намеря някакъв изход.

Да стигнеш с яхта от Плимут до Сидней без спиране беше една безкрайно трудна задача — щях ли да успея? Измерих набързо разстоянието и получих 13 750 мили. Това беше старият път на клиперите, който корабите с право стъкмяване бяха следвали. В продължение на сто години десет хиляди кораба бяха опитали всички

възможни отклонения. Счита се за доказано, че това е най-бързият маршрут. (Когато по-късно измерих разстоянието по-внимателно, излязоха 14 100 мили.) За колко време можех да се надявам да измина това разстояние? През 1964 година по време на второто трансатлантическо състезание за самотни мореплаватели аз бях победен от лейтенанта от френската флота Ерик Табарли, който имаше специално построена за състезанието яхта; неговата скорост беше 105,5 мили на денонощие при пресичането на Атлантика в западна посока. По време на обратния преход на изток след състезанието моят син Джайлс беше с мен и ние постигнахме средна скорост 126 мили на денонощие. Аз смятах, че пътят на клиперите ще прилича повече на пресичането на Атлантика в източна посока, отколкото в западна. От друга страна, преход от 14 000 мили беше нещо съвсем различно от 3200 мили. Както и да е, 126 мили на денонощие беше нещо реално.

Аз знаех, че в трансатлантическото състезание през 1964 година ще участвуват специално построени яхти и бих могъл да си набавя нова яхта, ако се бях заел сериозно. Но тогава не държах на това, защото бях решил окончателно да обиколя света и прекосяването на Атлантика вече имаше второстепенно значение за мен. То беше важно само доколкото щях да изпитам своите теории за най-добър корпус, снабдяване и тактика, които щях да приложа в бъдещото си околосветско пътуване. На състезанието през 1964 година стартираха четиринадесет души и за мен беше късмет, че излязох на второ място, след французина Ерик Табарли. Моят предприемчив братовчед Тони Дълвертън се отбил да види жена ми Шейла по време на състезанието и попитал защо не съм взел подходяща яхта, с която да мога да изляза срещу французина? Той добавил, че ще ме снабди с яхта за следващото състезание през 1968 година. Когато се върнах в Англия, аз му разкрих моите амбиции да обиколя света през нос Хорн и той се съгласи да ми даде яхта, каквато ми трябваше.

Но нека да се върна малко назад! Преди състезанието през 1964 година се срещнах с корабостроителя Джон Илингуърт и обсъдихме въпроса за „Джипси Мот IV“. Яхтата щеше да бъде предназначена за презокеанско самотно плаване. Неговата фирма „Илингуърт енд Примроуз“ щеше да я проектира и предварителните чертежи бяха приготвени. Приблизително по време на състезанието беше ангажирано място в корабостроителницата на Саутър в Каус и строежът щеше да

стане през 1965 година. Цената, определена от Джон, беше в кръга на моите възможности, при условие че продам преди това „Джипси Мот III“. По проекта се предвиждаше многослоен корпус: известен брой тънки обшивки щяха да се налепят диагонално една върху друга, така че корпусът да се превърне в едно цяло като от формован шперплат. Аз исках да има формата на плоска гемия, което означава широка палуба, плитко газене и плоско дъно с дълбок кил. Джон каза, че това не е подходящо, защото плоскодънният корпус ще се блъска много тежко в открито море. Оставих го да проектира корпуса. Много уважавах неговите успехи в океанските регати. Докато бях още в Америка след трансатлантическия самотен пробег през 1964 година, получих телеграма от „Илингуърт енд Примроуз“, с която ми предлагаха да разделя разносните по строежа на тази яхта с лорд Филипс, който вече се беше нагърбил да помага на моя съперник в състезанието Валентин Хауълс. Бях разтревожен от мисълта да дележа това, което считах вече за свой проект, и затова се отказах.

Тук трябва да отбележа, че самотното плаване е много по-различно от плаването с пълен и обучен екипаж. На яхта с добър екипаж може да се разчита, че през цялото време ще плава с най-голямата си възможна скорост. При самотника не е така. Той не може да управлява щурвала и да поддържа платната в положение на максимална ефективност двама и четири часа в денонощие, както е при яхтите с екипаж. Успехът на самотника зависи изключително от неговата способност да прецени най-подходящото стъкмяване и тактика, докато спи. Освен това той безкрайно зависи от типа на съда, от това, какви облекчаващи труда механизми употребява и колко умора може да си спести, като използва умела тактика. При участие на голям брой яхти с екипаж, които се движат с максималната си скорост, състезанието ще бъде спечелено от най-добрия съд, което означава, че истинско състезание изобщо няма, и поради това от съществена важност е хандикапът. При самотното плаване през океана хандикапът е безсмислен.

На връщане след пресичането на Атлантика през 1964 година, както обикновено става след дълго пътуване, бях оптимистично настроен и когато Тони Дълвертън каза, че иска да ми построи яхта, предложих фирмата „Илингуърт енд Примроуз“. Тони каза, че трябва да бъде построена от „Кампър енд Никълсън“, защото имат репутацията

на най-добрите яхтостроители в света, както и че те били построили яхтата на дядо му. Шейла също настояваше за тази фирма. Беше убедена, че от тях ще получим възможния максимум. На една среща между конструкторите, строителите, Шейла и мен Тони обяви, че яхтата трябва да бъде построена по най-добрия възможен начин независимо от разноските. Това ни гарантираше, че ще стане скъпа. Аз съм бизнесмен и бях един от малкото пионери-авиатори, ако не и единственият, който сам си плащаше самолетите, с които лети. Яхтите „Джипси Мот III“ и „Джипси Мот II“ също бяха строени на мои разноски. Така че никога не бих сключил споразумение, с което „Кампър енд Никълсън“ не даваха предварителна цена и нямаха никакви ограничения. Но Тони великодушно каза, че не трябва да се безпокоя за парите, а да се подготвям за плаването.

Първоначалният проект на Джон Илингуърт беше за яхта с водоизместимост само осем тона, но след това събрание той увеличи дължината от 48 на 54 фута. Пошегувах се, че нищо не пречи да се прибавят още няколко фута и тя да стане „дванайсетметровка“! После казах, че макар отначало да съм искал яхтата да е девет тона по темзовото измерение, аз ще се съглася да е по-голяма, т.е. водоизместването да стане девет тона, но не повече. Може би тук трябва да изясня, че темзовото измерение е условна мярка за означаване на тонажа на яхтите, докато водоизместването представлява истинското им тегло. Да се приеме цифрата по темзовото измерение за показател на водоизместването означава една значително по-голяма яхта. Илингуърт каза, че искал по-големи размери заради скоростта и че корпусът ще остане лек и лесно управляем. Казах, че гротът не трябва да има площ, по-голяма от 300 квадратни фута. Бизанът по неговия проект беше около 140 квадратни фута, гротът беше по-малък от 300 квадратни фута, а най-големите платна бяха един работен кливер от 200 квадратни фута и генуезки стаксел също от 200 квадратни фута. Стори ми се, че този проект предвижда много малка площ на платната за една яхта, дълга 54 фута. Казах му го, но той възрази, че корпусът ще е с толкова малко водоизместване, че ще може лесно да се движи и от тази ветрилна площ. Аз обаче смятах, че яхтата едва ли би се помръднала при лек ветреца с подобен план на платната, и за щастие поисках един и половина пъти по-голям кливер и два генуезки стаксела, три пъти по-големи от неговото най-голямо предно платно, което прави по

шестстотин квадратни фута за всеки. Противопоставих се на дългата източена кърма в проекта, която ми се струваше потенциален дефект, и дължината беше намалена до 53 фута и един инч. Не спечелих много, защото сега пък приспособлението за автоматично управление трябваше да е извън кърмата. Проектът предвиждаше тесен и дълбок кил по средата на корпуса с отделен от него рул и дейдвуд. Според мен тази конструкция беше несигурна при преходи в бурните южни морета и Джон се съгласи да удължи кила и да окачи руля на него. Строежът трябваше да започне в края на 1964 година и да бъде завършен до септември 1965 година.

Почти всяка седмица ходехме с Шейла в Портсмут да поговорим за яхтата и да видим как върви с надеждата да ускорим работата. Лятото се изнизваше, но често не виждахме никаква промяна от предишната седмица. Стана ясно, че яхтата не може да бъде готова до есента. Обещаха ни за януари.

Според Джон Илингуърт „Джипси Мот IV“ щеше да бъде много бърза яхта. По цели нощи лежах буден и си я представях как се плъзга по огромните обли вълни в Южния океан и как, като ги яха по гребените, може би щеше да съперничи на великите преходи на клиперите. Дължината ѝ по водолинията беше 39 фута и половина, така че теоретично максималната ѝ скорост трябваше да бъде близо 200 мили на денонощие. (Теоретичната максимална скорост на една обикновена яхта — т.е. яхта, която не излиза до половината над повърхността на водата — е функция от дължината на водолинията.) Джон настояваше яхтата да има специално мощно и тежко автоматично управление. Не виждах смисъла, защото почти половината от състезателните яhti бяха прекосили благополучно Атлантика по време на самотното плаване през 1963 година със стандартните автоматични управления на полковник Хаслър. Но Джон доказваше, че за по-голяма яхта е необходимо тежко автоматично управление. Сега разбирам, че ако бях настоял за стандартното управление на Хаслър, дори ако за неговото поставяне беше необходимо да се промени конструкцията на яхтата, щях да си спестя много грижи и уморителен труд.

След като прочетох книгите на Лъбък за клиперите, аз стигнах до извода, че тяхното средно време за прехода от Плимут до Сидней е било сто дни^[1]. Можех да се опитам да го постигна при средна скорост от 137,5 мили на денонощие. Базирах се на моето първоначално

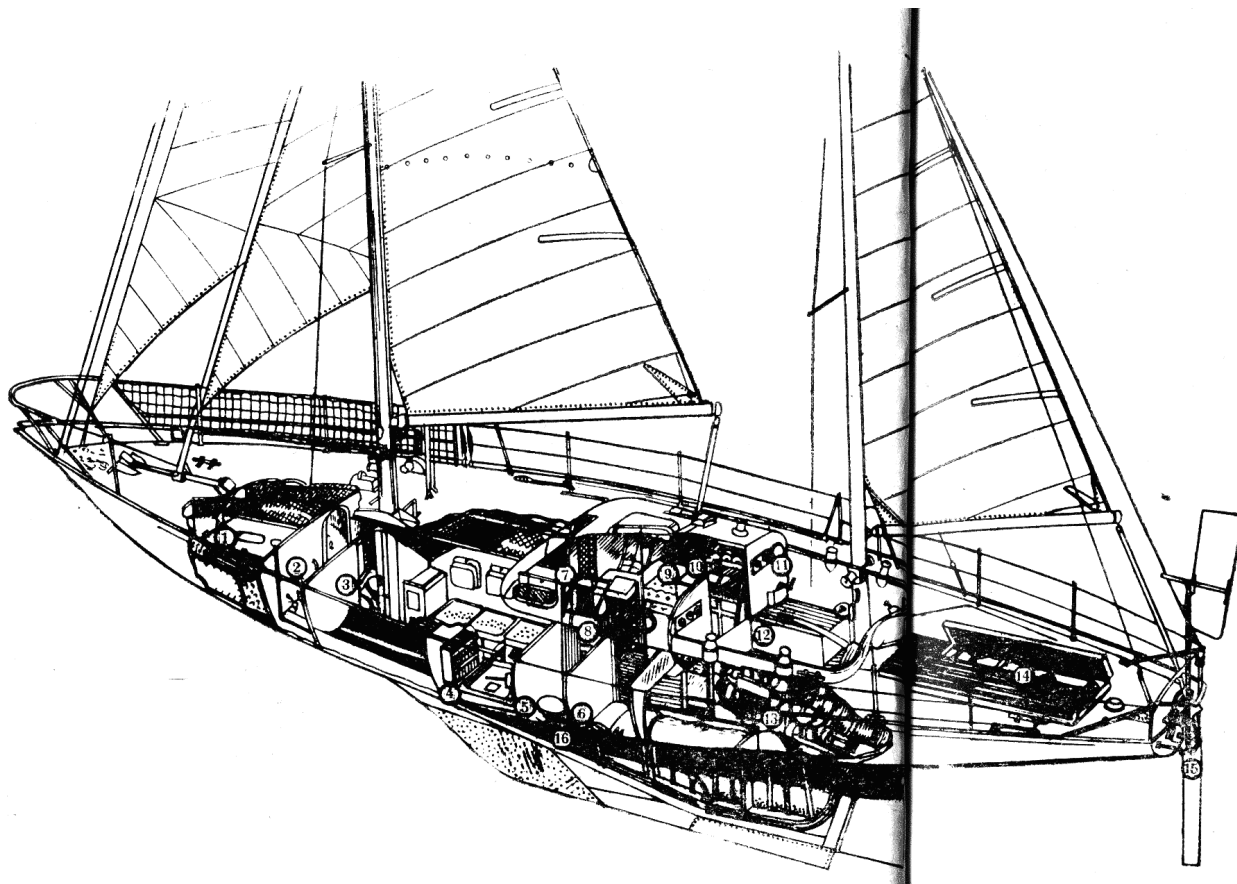
измерване на разстоянието до Сидней. В действителност ми беше нужна скорост от 141 миля или почти шест възла в час денонощно за повече от три месеца.

Реших, че когато му дойде времето, ще оповестя, че ще се опитам да стигна стоте дни: едно хубаво кръгло число, което хората можеха да запомнят. Но моята истинска мечта беше да направя най-бързото околосветско пътуване с малък плавателен съд. Не исках да я издам: все още имах чувството, наследено от ранните дни на полетите, че ако разкрия целта си, няма да успея.

С кого всъщност се състезавах? Аржентинецът Вито Дюма беше обиколил света за година и десет дни и по време на своето плаване той направи най-дългия самотен преход — 7400 мили. Но неговият кръг беше около долния край на глобуса и макар това да не намалява постижението му, той имаше да измине само 20 000 мили. Никая друга яхта, изглежда, не беше извършила околосветска обиколка за време, близко до това на Дюма.

Помолих фирмата „Кампър енд Никълсън“ да привърши яхтата до края на януари 1966 година, за да мога да я видя на вода, преди да замина за един месец в Южна Франция, за да се приведа във форма. Предадох ми я чак през март. По случай спускането ѝ стана тържество въпреки моето несъгласие, защото мисля, че трябва да се празнува, след като една яхта направи нещо, а не преди това. Шейла трябваше да кръсти яхтата. Тя има сигурен, почти свръхестествен инстинкт за корабни яхти и ако я бяха оставили сама, всичко щеше да мине добре. За нещастие тя послуша съвета на Чарлс Блейк, директор на фирмата „Кампър енд Никълсън“. Чарлс е изключително приятен човек, забавен, приветлив, добър и умен — всеки малчуган би дал душата си за него. Но в тази дребна работа сбърка. Той каза на Шейла: „Няма нужда да хвърляш бутилката шампанско — само я пусни върху носа“. Шейла я пусна и бутилката не се счупи! Бях ужасен, сърцето ми се сви. Помислих си: „Какво ужасно знамение!“ Втория път тя я хвърли, както си знаеше, и бутилката се разби в носа на парчета. После пък корпусът се запъна на намаслените плазове и не искаше да тръгне към морето. Усещах в себе си студеното отчаяние на предчувствията. Скочих долу и бутнах с рамо една от подпорите. Знаех, че това ще се види странно на хората, които ни наблюдаваха, но бях решил твърдо, че ако и най-малкото мое усилие може да накара яхтата да тръгне, трябва да го

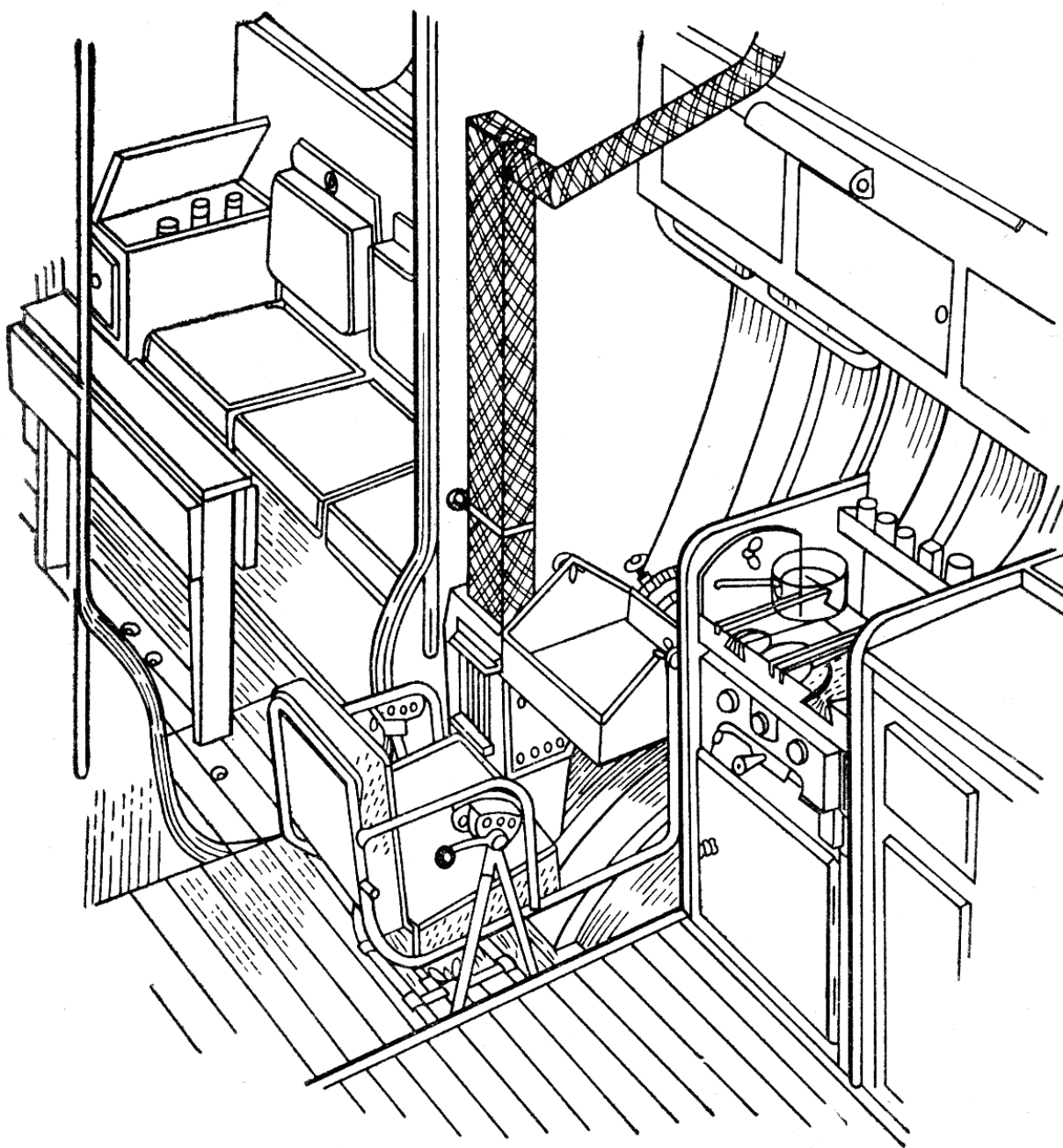
направя. Яхтата се раздвижи бавно и накрая влезе във водата. Корпусът плаваше високо над повърхността; не стоеше добре във водата. После две-три вълнички от един ферибот нагънаха гладката като огледало повърхност и „Джипси Мот“ се заклати. „Боже мой — си казахме ние с Шейла — та това е люлка, а не яхта!“



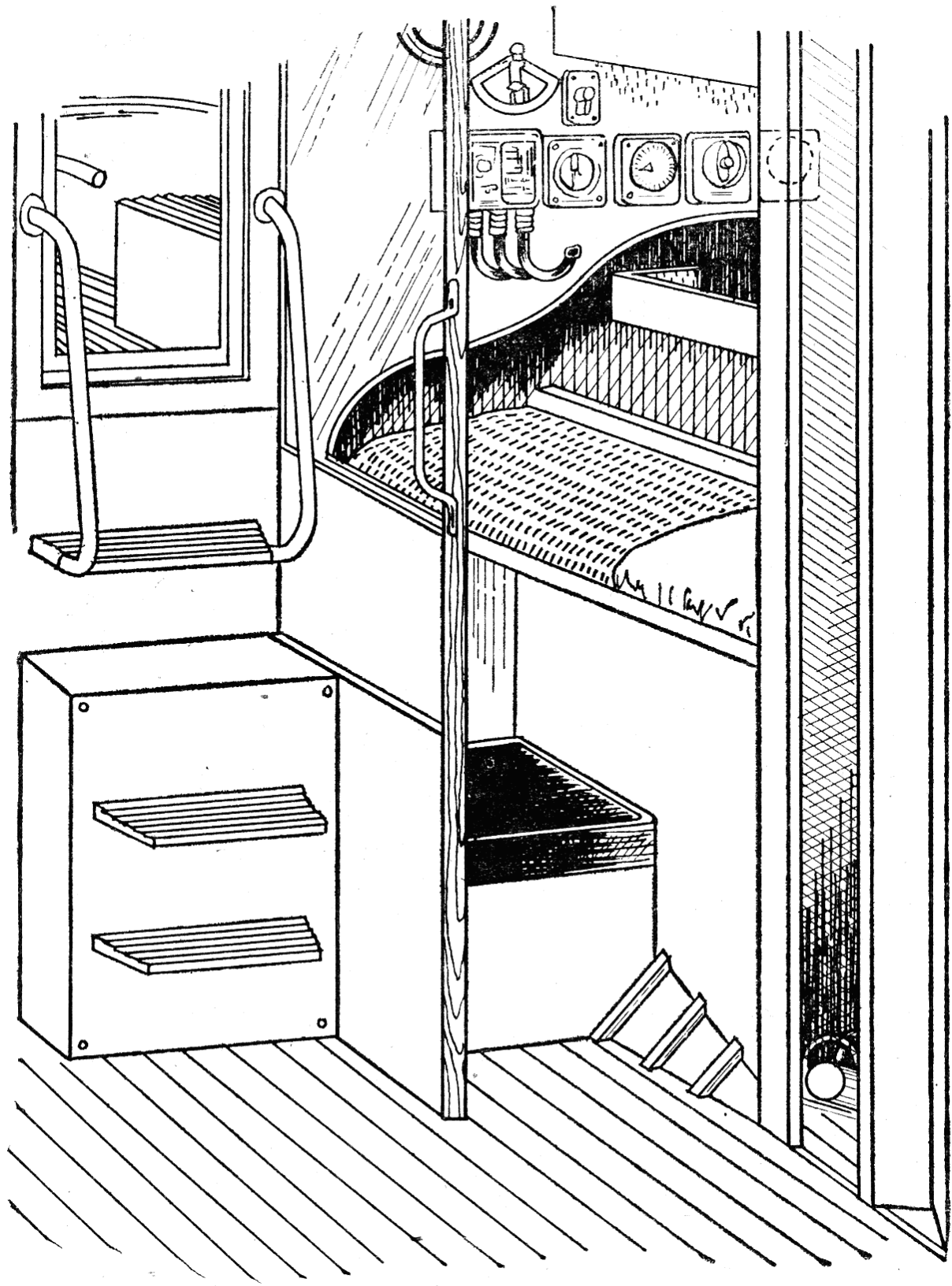
Фиг. 1. „Джипси Мот IV“ в надлъжен разрез:

1 — носова каюта — койка, сгъваема койка, сандък за платната; 2 — галюн — умивалник, клозет, закачалка, място за складиране; 3 — салон: две койки, шест седалки, сгъваема маса; 4 — щурманска маса за карти и радиотелефон (не е показан); 5 — галюн, закачалка за непромокаемото облекло; 6 — щурманска койка (над нея са приборите); 7 — керосинова печка; 8 — стол със свободно окачване с масичка; 9 — камбуз; 10 — умивалник и шкаф за съдовете; 11 — тръба за отопление; 12 — кокпит — яхтени принадлежности, рул и машинно управление, гнезда за ръчките на лебедките; 13 — мотори генератор; 14 — малка

лодка; 15 — автоматично управление на Хаслър; 16 — резервоари за прясна вода и гориво

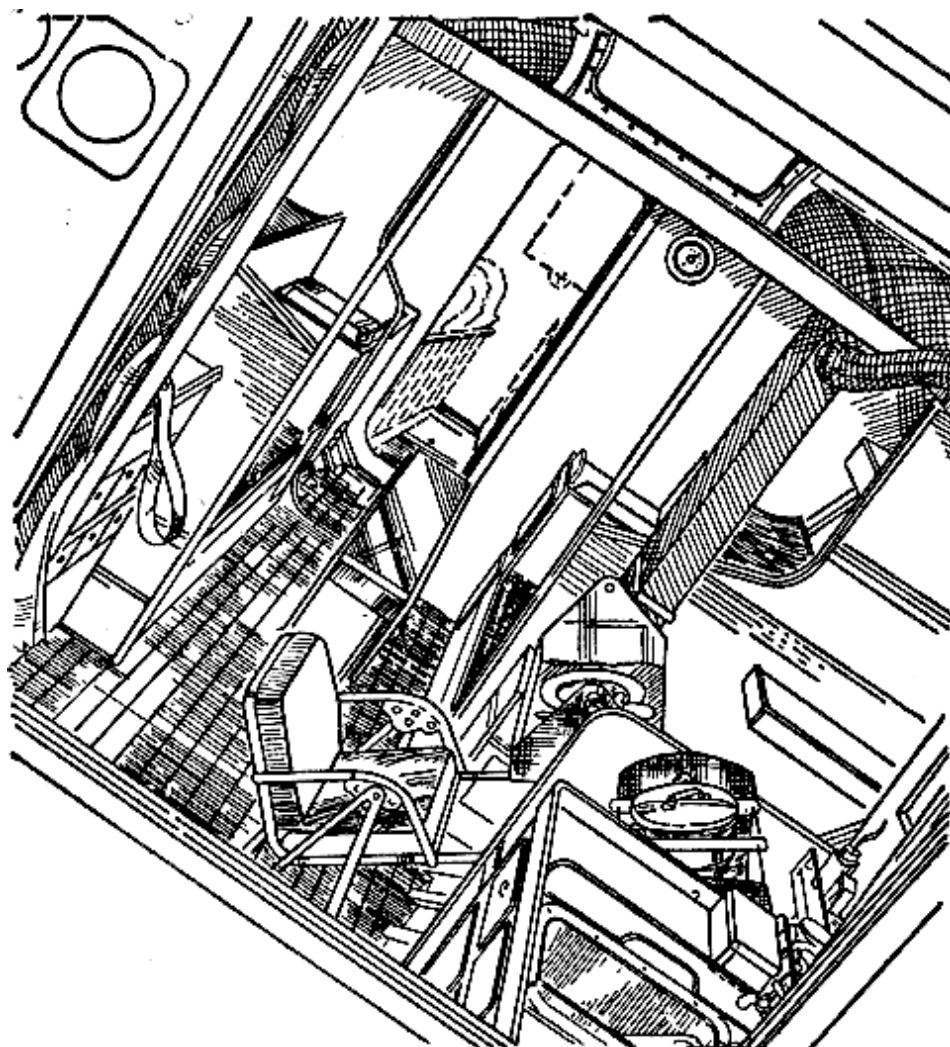


Фиг. 2. Камбуз. Стол със свободно окачване с масичка
От едната му страна е готварската печка, а от другата — керосиновата отоплителна печка с кюнец, който се използва за сушене на дрехи



Фиг. 3. Щурманска койка

Койката е показана откъм главата, отгоре е таблото с прибори, а до нея е седалката, която служи и като шкаф за обувки. Сгъваемата врата води към галюна, на чийто под се вижда електропомпа. Трапът със стъпалата се отваря и осигурява достъп към мотора. Между трапа и койката има полуостъклена преграда



Фиг. 4. Каютата при крен на яхтата 35° на десния борд
В това положение веднъж Чичестър е прекарал осем дни подред.

[1] По думите на капитан Джаго стоте дни са били средното време на най-бързите клипери, а всички останали са имали средно време 127 дни. ↑

ГЛАВА ВТОРА

РАЗОЧАРОВАНИЯ

При първото изпитание в Солент забелязахме, че когато яхтата се движи срещу вятъра, гротът се заплита в бакщага. Двата бакщага трябваше да се направят подвижни, но тогава всеки път при промяна на курса спрямо вятъра с остро лавиране се налагаше да ходя до грот-мачтата, да откачам подветрения бакщаг и да го привързвам към мачтата, за да не трие платното. Едно от моите главни изисквания към яхтата за самотно плаване е да няма никакви лостови обтегачи или плъзгачи: бях сменил такелажа на „Джипси Мот III“, за да се отърва от лостовите обтегачи на бакщага. А яхтата, с която щях да обиколя света, имаше не само лостови обтегачи, но и редица други съоръжения на палубата. Те затрудняваха работата всеки път, щом поисках да вдигна бизан-стаксела. Имаше и по-сериозни недостатъци. Веднъж при един порив на вятъра със сила само шест бала яхтата се накрени така, че мачтите застанаха успоредно на водната повърхност. При това изпитание Джон Илингуърт и полковник Хаслър, по прякор „Блонди“, бяха на борда. Завърза се спор: Джон каза, че яхтата не е заставала хоризонтално, а Блонди добави:

— В момента ми се стори, че е прехвърлила 80°, но после си помислих: сигурно съм преувеличил и вероятно не се е наклонила толкова много.

Седях на ръба на кокпита с поглед, прикован в мачтата, и не я изпусках от очи. Исках да видя колко ще се наклони. Работници от фирмата „Кампър“ ми казаха, че докато е била на котва в пристана, при умерен вятър се е потопила до основите на фалшборда. Ако яхтата ляга на борд тук, в спокойните води на Солент, какво ли ще прави в бушуващите води на Южния океан? Кръвта ми се смрази.

Джон реши отново да я сложи на стапел, щом приливът стане благоприятен, т.е. през април. Щеше да изреже парчета от дейдвуда на кила и да запълни образуваните празнини с 2400 фунта олово. Дотогава тя остана на мое разположение. За две-три седмици можех да

направя подготвително самотно плаване. Един ден в Солент вдигах грота. Въпреки че бяха вдигнати само предните платна и бизанът, тя пак се накренияваше от 30 до 40°. Искях палубата да е гладка и големите вълни да я обливат, без да срещат никакви надстройки, които да отнесат. Но те бяха поставили два светлинни люка от метал и армирано стъкло, френско производство. Люковете работеха безупречно, но аз не бях свикнал да имам стъкло точно в средата на палубата. Освен това ставах хлъзгави от пияната. И когато веднъж яхтата се накрени, аз загубих равновесие и паднах тежко на бедрото си. Известно време болката беше непоносима, но после ме отпусна и успях да закотвя яхтата. Бедрото ми беше отекло, но болката мина и аз отново се захех с ежедневната си работа. Четири дни нищо ми нямаше. Тогава забелязах, че моравочерното петно на крака ми стигна до под коляното, а нагоре — до таза. Почна да ме боли и стъпалото ми почти се парализира. От време на време ту палецът ми ставаше безжизнен, ту другите пръсти, ту външната страна на стъпалото. Като последен глупак не отидох на лекар; страхувах се да не ми забрани да плавам. Непрекъснато правех упражнения с надеждата да възвърна жизнеността на стъпалото и крака. Пречеше ми не толкова, че не можех да пазя равновесие (щях да се придвижвам и без него, с помощта на ръцете, като се подпирам на мачтата или вантите), а защото не можех да правя ежедневно упражнения за поддържане на формата си. Минаха петнадесет месеца, преди да мога да започна истински полезни разходки.

Сложиха яхтата на стапел. Още един загубен месец. Корабостроителите умело отрязаха огромни парчета от дейдвуда на кила и наляха в празнините разтопено олово. Когато отново я спуснаха на вода, „Джипси Мот“ изглеждаше по-добре, но все още беше ужасно чувствителна на всеки слаб бриз. Кабината също беше неудобна. Джон искаше всички прибори и мебелировката да бъдат колкото може по-леки, за да се спести тегло: проектираше например между койките и стената на корпуса да не се слага уплътнение. Тъй като палубата течеше по цялото протежение на свързането си с корпуса, това значеше, че когато съм в открито море, водата щеше да мокри чаршафите ми. Добре, че фирмата „Кампър“ все пак призна това за грешка и постави уплътнения между койките и корпуса. Джон настояваше за икономия на тегло, а в същото време предложи да има

два галюна, защото, когато яхтата се движела бързо, щяло да бъде невъзможно да се използва този на форпика. Да имаш два галюна на яхта за самотно плаване наистина беше нововъведение, но аз все пак бях изненадан, тъй като неговото желание да не увеличаваме теглото беше изрично. Съгласих се, защото това беше начин да имам подходяща кабинка за непромокаемото облекло. Това е много важно при яхта за океанско плаване. Към всичко това трябва да прибавим огромното тегло на специалното автоматично устройство, което стърчеше извън кърмата на съда, както и допълнителното тегло на лостовите обтегачи върху палубата (едно също неудобно място). Но да се върна на неудобствата в кабината. През есента на 1964 година Ангъс Примроуз, собственик на фирмата „Илингуърт енд Примроуз“, посети „Джипси Мот III“, която беше на котва в река Болийо. Двата с Шейла загубихме няколко часа да проектираме с него вътрешността на новата яхта. Моят принцип беше всичко да остане както в предишната яхта, освен ако няма наложителна причина за промени. Измерихме всички мебели в кабината: канапетата, койките, разположението на камбуза, и записахме всичко. Напразно. Бележките и плановете се загубиха. Когато разбрахме това, „Джипси Мот III“ беше вече демонтирана и нищо не можеше да се направи. Тогава Шейла се зае с общото оформяне, мебелирането и разпределението на камбуза. Почти всяка седмица обсъждаше отделните части на мебелировката с главния дърводелец на фирмата „Кампърс“. Направиха макет в естествена големина на камбуза и на съседната до него част от каютата с моя свободно висещ стол и масата с карданно прикачване. Шейла се грижеше за всички подробности с цялата си енергия, но независимо от това проектът ѝ не се осъществи и половината от замислените неща пропаднаха.

Ако отворехме например един от шкафовете под камбуза, когато яхтата беше на крен, съдържанието му се разпиляваше по пода на каютата. Когато излязох в открито море, установих, че подреждането на кухненските прибори, съдовете, бутилките, бурканите и консервите беше най-несполучливото, което някога съм имал. Щом яхтата се накренеше на единия или на другия борд, те се сриваха в съответната посока. Вдигаше се шум като на панаир. Тенджерите, тиганите и другите съдове бяха по-добре подредени. Шкафовете над камбуза бяха поставени толкова навътре, че не можеха да се достигат с ръка.

Скарите за чинии се намираха в недостъпна ниша зад умивалника в камбуза, много по-навътре, отколкото беше проектирано. Водата, която заливаше тази ниша, нямаше откъде да изтича и върху недостъпното дъно се образуваше пласт от мухлясал боклук, който излизаше на части всеки път, когато вадех някоя чиния. Когато чекмеджетата се намокреха, те се раздуваха така, че беше невъзможно да се отворят, а водата свободно проникваше през процепите на зле прилягащия люк на кабината и ги заливаше. Така седмици наред в тях оставаха затворени маса неща, които ми бяха необходими. От друга страна, когато не бяха раздути, нищо не можеше да им попречи да изскочат от гнездата си. Няколко пъти едно от тях профуча през каютата и всички прибори се изсипаха на пода.

В главната каюта беше толкова тясно, че нямаше къде да се обърнеш. Шейла не можеше нито да ляга, нито да става от койката си, когато яхтата беше на крен. Затова отрязяхме едната страна на койката и я закачихме на куки. В резултат на това в каютата не остана ни едно място, удобно за сядане, и макар че масата беше малка за нуждите ми, дори и сгъната беше трудно да се промъкнеш покрай нея. Малко неща станаха, както ги бяхме замислили, но нямаше време.

Колкото до строежа, корабостроителите бяха се постарали. Те отговаряха за шестпластовия корпус, наслоените шпангоути, форщевена, кърмата и кила. Корпусът остана водонепроницаем през цялото плаване и издържа на всички натоварвания, както и на напреженията. Но с всичко друго не излезе така. Над кабината беше построена една изключително здрава рубка от моделирани плоскости, в която монтираха прозорци от армирано стъкло. Но когато излязох в океана, свързването на рубката с шперплатовата палуба по цялото си протежение започна безпощадно да тече. По същия начин палубата течеше на местата, където се свързва с корпуса. В резултат на това всички шкафове се просмукаха от влага. Не можех да намеря място за инструментите, които трябваше да се пазят сухи. Опитах се да държа всичко в найлонови торби, но те пък се потят. Имах неприятности и с водопроводната инсталация; резервоарите за прясна вода непрекъснато бълваха облаци от праховидна плесен, вероятно резултат от химическите реакции във вътрешността им или в тръбите. Двете тръби, чрез които се подаваше гориво от резервоарите в кила до генератора за зареждане на батериите на радиотелефона и

осветлението, се изметнаха и излязоха от гнездата си, когато бях вече в морето. Горивото сигурно щеше да се излее в трюма, когато яхтата се накрени, ако резервоарите не бяха тесни и дълбоки, и при това — поставени в самия кил. Нито веднъж не можах да използвам умивалника в носовия галюн, защото, щом яхтата се наклонеше наляво, цялото съдържание на клозетната чиния се изливаше в умивалника и оставаше там колкото и да пусках вода, докато яхтата не се наклонеше на другата страна или докато не го попиех с парцал. При първа възможност запуших отвора на канала и той остана така до края на плаването.

Когато след многобройните промени на проекта дойдоха техниците да монтират двигателя, оказа се, че витлото стърчи над водата. Двигателят трябваше да се премести по-напред към каютата, като по този начин броят на шкафовете намаляваше, а наличното пространство се скъсяваше.

Смятам, че всичко това е важно да се спомене, защото показва колко предвидливост е нужна, когато човек предприема плаване без спиране в продължение на три месеца. Ако на едно тридневно или шестдневно плаване се случи някаква неприятност с мачтата или такелажата, не е трудно човек да се отбие в някое пристанище, а ако не работи водопроводната инсталация, дори това да означава недостиг на прясна вода, все пак се свежда до едно просто неудобство. Но за 14 000 мили подобни неприятности могат да причинят провал. Моята стара яхта „Джипси Мот III“ чудесно щеше да се справи с такова плаване, ако не бяха отделните конструктивни недостатъци. Преди всичко исках чиста палуба, през която огромните вълни да се прехвърлят, без да повреждат съоръженията. На второ място исках рубката да е по-здрава. Камбузът беше поставен върху по-издигнатата част, за да мога да наблюдавам от каютата си. Рубката на „Джипси Мот IV“ беше необикновено здрава, направена от четири слепени пласта махагон, поставени на матрица. Отворите за прозорците бяха изрязани след лепенето и моделирането. Тя имаше заоблени ъгли и ръбове, за да не оказва голямо съпротивление на вълните. Друга особеност на „Джипси Мот III“, която исках да променя, беше еднопластовият корпус. По време на трансатлантическото състезание в 1964 година течащият корпус ми донесе много неприятности и ми отне ценно време. А в бушуващите води на Южния океан това можеше да стане причина

яхтата да потъне. „Джипси Мот IV“ трябваше да има шестслоен корпус от махагон, чиято дебелина нямаше да надхвърля седем осми от инча, и щеше да бъде изключително здрав и много лек. Искях също една водонепроницаема преграда на петнайсет фута от носа, която да спаси яхтата при евентуално фронтално сблъскване с айсберг. Казах на проектанта, че яхтата трябва да лавира лесно само с помощта на грота. Имах предвид две неща: първо, за самотника е много важно да може да управлява своя съд без усилие независимо от бързината и само с едно платно — грота. Аз можех да извеждам и да докарвам „Джипси Мот III“ до яхтения пристан в река Болийо само с помощта на грота и не си спомням някога да съм докоснал друг съд. Второто ми съображение е, че ако яхтата се управлява лесно само с грота, тя ще бъде добре уравновесена, когато се добавят предните платна и бизанът. С други думи, ще се подчини и на най-лекото отклонение на румпела. Това е неоценимо качество на яхта за самотно плаване с автоматично управление, защото по този начин върху него няма да пада прекомерна тежест. Първите изпитания по традиция трябваше да се проведат от корабостроителите и не беше нужно да стоя на румпела. Но когато се връщахме към пристанището само с вдигнат грот, ми дадоха управлението. Обърнах яхтата към близкия кей в източния край на пристанището и на 50 или 75 ярда от него завъртях румпела, за да сменя галса. „Джипси Мот IV“ не се подчини на командата. Носехме се право към пристана и с всеки изминат миг разстоянието се стопяваше. Бях толкова ядосан, че не направих нищо, а само викнах на Джон. Той запали мотора, даде ход и обърна яхтата. Бях разочарован жестоко.

Когато Джон увеличи дължината по проекта на 54 фута, бях много разтревожен, защото колкото е по-голяма яхтата, толкова повече платна са необходими да я движат при слаб вятър. Следователно от самотника щеше да се изисква повече работа. Джон ме успокои и ми се противопостави с два аргумента: първо, че яхтата ще бъде много лека и ще са достатъчни малко платна, за да я движат; второ, ще бъде толкова голяма, че да може да носи платната си много по-дълго при променливи ветрове, отколкото всяка по-малка яхта. Искам да поясня, че първоначалният проект на „Джипси Мот IV“ предвиждаше осем тона водоизместване. Когато Джон увеличи дължината на 54 фута, аз настоях, че девет тона (темзово измерение) е максималната големина

на яхта за самотно плаване с добра мореходност и скорост. Джон отсече: яхтата се управлява лесно, а допълнителната дължина дава по-голяма скорост. Съгласих се на девет тона водоизместване. При окончателния проект яхтата достигна девет и половина тона, т.е. половин тон повече от моята крайна цифра. Когато към кила добавиха допълнителния баласт, водоизместването стигна 11,5 тона или 18 тона по темзовото измерение! Яхтата стана двойно по-голяма, отколкото предвиждах, а водоизместването беше с 37,5 процента над горната граница на теглото. Площта на платната повече не можеше да се увеличава, защото всяко платно и без това имаше максималната големина, с която можех да се справя. С една дума, щях да имам яхта, претоварена с платна при слаб вятър; освен това тя щеше да се нуждае от всичките си платна при много по-слаб вятър, отколкото ако бяха направили желанието от мен корпус. Твърдението на Джон, че „Джипси Мот IV“ ще носи платната си много по-дълго време, отколкото една малка яхта, беше донякъде вярно, но то отвличаше вниманието от два факта, които пряко ме засягаха. Първо, поради голямата дължина трябваше да вдигам всички платна много по-рано, отколкото при по-малка яхта, а в буря да ги обирам, за да поставя щормовите. Цялата тази работа чакаше мен, независимо от това, дали щях да я върша по-рано или по-късно. Колкото е по-голям корпусът, толкова повече платна има за сваляне, а следователно и повече усилия!

С вълнение очаквах да видя каква скорост можех да вдигна с яхтата в Солент. В началото бях разочарован, защото ми се струваше по-бавна от „Джипси Мот III“ при слаб вятър, но когато задуха със скорост 24 възла и тя се понесе като вихър с девет възла в час, усетих неописуемо вълнение. Наистина възхитителна скорост за самотника! Но имаше два фактора, които в никакъв случай не трябваше да пренебрегвам. Първо, че за да достигне тази скорост при вятър със скорост 24 възла, тя трябваше да плава под всичките си платна, което означаваше, че при по-слаб вятър ще бъде претоварена. И, второ, че показва крен от 30 до 40°. Седнал в кокпита, човек не обръща внимание на тридесет и пет градусов крен върху гладките води на Солент — той само изостря удоволствието от бързото плаване. Но когато се наложи да работиш в каютата при такъв ъгъл на крена, е съвсем друго. А ако плаваш не в Солент, а в бурния океан, един

начален крен от 30–40° е опасен. Някоя голяма вълна може да наклони яхтата на още 40° и тогава?

Тъй като скоростта щеше да бъде изключително важен фактор в моето плаване, нека да поясня някои основни положения. Всеки корпус е в състояние да постигне скорост (във възли), равна на корена от дължината на водолинията (във футове), умножена по 1,3. Например яхтата на Джошуа Слокъм „Спрей“ през 1890 година е могла да достигне скорост от девет възла, макар че формата на корпуса ѝ кара сегашните конструктори на яhti да изпадат в ужас. Нейният нос и кърма са били почти отвесни, така че дължината на водолинията и общата дължина са били почти еднакви. Но каквито и да са мненията на сегашните конструктори, остава фактът, че „Спрей“ не само е правила бързи преходи (1200-те мили, които Слокъм е изминал за осем дни през 1897 година, останаха рекорд за самотното плаване в продължение на седемдесет години), но е била също и превъзходен мореплавателен съд. Никъде Слокъм не споменава в своите бележки да се е обръщала с борд към вълните, а съм сигурен, че ако беше се случило, щеше да го спомене.

Корпус, конструиран изключително за постигане на бързина както прекрасните „дванадесетметровки“, има максимална скорост, равна на корен от дължината на водолинията, умножена по 1,5. Една дълбоко газеща състезателна яхта, проектирана от отличен конструктор, ще има за максимална скорост средната от двете величини: 1,3–1,5. Причината, поради която максималната скорост е функция на дължината на водолинията, е вълната, която образува една яхта, плаваща с голяма скорост. По-късата яхта трябва да започне изкачването по склона на вълната по-бързо, отколкото по-дългата. И естествено веднага, щом започне изкачването, нейната скорост намалява. Абсолютната скорост на „Джипси Мот IV“ в такъв случай се явява корен квадратен от 38,5 фута, умножен по 1,3 в най-лошия случай или по-точно 1,4 в най-добрия. Това прави 8,06 възла в час или 193,6 мили на денонощие, или съответно 8687 възла и 208,5 мили в денонощие. Докато „Джипси Мот“ беше в строеж, аз вярвах на думите на конструктора, че теоретичната максимална скорост ще бъде значително надхвърлена при умерен вятър, примерно пет бала, както обикновено се плава. Сега тази надежда постепенно угасваше. Помолих Питър Никълсън, един от най-добрите яхтсмени в света, да

излезе с мен на борда на яхтата за един ден. Възхищавах се от майсторството му, най-вече колко остро срещу вятъра можеше да води яхтата! Докато беше на борда, вятърът се усили до 20 възла и аз се убедих, че тя е показала максималната си скорост при такъв вятър. Съжалявах, че силата му не намалая; исках да видя как Никълсън ще я кара при слаб вятър, за да проверя дали яхтата беше бавна или аз я водех лошо.

Минаха вече три години, откакто започнах да се готвя за това плаване. През първата половина на 1966 година се занимавах с подготовката на карти, лоции, навигационни инструменти и други. Въпреки че предвиждах само едно спиране, трябваше да съм готов да се отбия във всяко пристанището пътя в случай на нещастие. Можех например да остана без мачта. Нуждаех се от карти на големия кръг и хидрографски карти за ветровете и теченията през месеците, когато щях да пресека съответния район. Трябваше да си набавя една дузина лоции, описания на сушата и моретата, през които щях да плавам, адмиралтейски справочник за радиомаяците по целия свят и том със сигналите за времето.

Една от причините, поради които исках да постигна скорост, беше желанието ми да стигна Сидней в първите дни на декември. Не ми се щеше да съм при нос Добра надежда и една седмица по-рано от началото на септември. Тогава там щеше да бъде ранна пролет и трябваше да се очаква бурно време. Мислех да тръгна от Сидней в края на декември, за да мога да заобиколя нос Хорн преди края на февруари. Това означаваше, че в Сидней трябваше бързо да се подготвя за втория етап. Не вярвах за един месец да се справя сам с ремонта. Единствената ми надежда беше Шейла и Джайлс да дойдат да ми помогнат. В света сигурно няма по-гостоприемнен град от Сидней, но обществените задължения, огромното количество работа, което трябваше да свърша на яхтата, и обмислянето на втория преход щяха да бъдат непосилни за всеки, който разполага с минимално време. За да си подобря финансовото положение, се съгласих да правя по две радиопредавания в седмицата, веднъж за вестник „Сънди Таймс“, веднъж за „Гардиън“. Трябваше да се монтира радиото на фирмата „Маркони“, да се снабдя с необходимите антени, а също и да се организират радиоконтактите с различните страни по моя маршрут.

Джордж Гардинър от компанията „Маркони“ се зае много старателно с тази работа.

Колкото и да ми беше неприятно, бях принуден да разкрия плановете си. На 22 март насрочиخа пресконференция. През нощта срещу 22-ри телефонът иззвъня. Шейла ми каза да не отговарям, но аз не я послушах. Обаждаше се Тони. Той каза: „Цената на яхтата е превишила с петдесет процента очакваната сума. Можеш ли да намериш още пари?“ Бях като убит. За мен това беше непоносимо бремене. Подготвих се най-усилено и изобщо не се бях замислял за пари. При това сумата беше много голяма за моите възможности и значително надхвърляше първоначалната стойност на яхтата.

Сполетя ме още по-голямо нещастие. Шейла си нарани окото с пиринчената топка на шнура на пердето. Спукал се малък кръвоносен съд. Докторът каза, че положението е сериозно: трябва да остане на легло и в никакъв случай не може да присъствува на пресконференцията. През последните месеци работата на Шейла беше много напрегната. Тя подготвяше материалите за печат и се грижеше за нашето картографско предприятие, на което е директор. Зае се с вътрешното оформление на яхтата и провизиите за плаването, а аз се посветих на подготовката за самото плаване. Животът ми сякаш влезе в задънена улица. Тревожех се за Шейла и се ядосвах, че в такъв момент трябва да търся пари. Бях с осакатен крак и разочарован от яхтата. Изведнъж осъзнах колко ще ми липсва тя на пресконференцията и колко много се бях опирал на нейната сила и дух при разрешаването на всички обществени въпроси. Все пак бях поел задължение и трябваше да го изпълня.

Вместо да изпитам „Джипси Мот IV“ в открито море, загубих по-голямата част от летните месеци на 1966 година преди отплаването в края на август в търсене на пари. Най-напред полковник Уитбред, собственик на пивоварна компания, ми дойде на помощ, като заплати част от яхтата. Той е удивителен човек, хората го познават като един от най-големите магнати на Британия, но освен това притежава отлични качества в различни спортни дисциплини. Това, което ме сближи с него, беше фактът, че сме се научили да летим в една и съща година — 1929. Той още продължава да пилотира своя собствен самолет (което аз не правя). Друга негова особеност е, че е запален яхтсмен. Неговата помощ не беше придружена от никакви документи и условия, един

великодушен жест, който ме въодушеви да му се отплатя десеторно. Още няколко фирми доставиха съоръжения за яхтата и дадоха пари за строежа. Международният секретариат за търговия с вълна плати една седма част от разноските.

Когато започнахме строежа, моят братовчед Тони настояваше да не вземам безплатно съоръжения или храни от фирми срещу реклама. Но за да посрещна всички разходи, аз трябваше да направя това. Повечето фирми отказаха, но някои се отзоваха. Айън Проктър например ми направи отстъпка за мачтите и рангоута; Джон Шоу, както и за „Джипси Мот III“, ми изработи неръждаеми стоманени въжета, които никога не ме подведоха; фирмата „ИСИ — фибри“ ми подари въжетата за такелажа и палубните чохли. Всички тези операции ми струваха извънредни грижи, попречиха ми да изпитам „Джипси Мот IV“ в открито море, за да изуча всичките ѝ качества. В резултат на това едва когато тръгнах, аз открих трите ѝ главни порока, които осуетиха моите предвиждания и едва не провалиха плаването.

ГЛАВА ТРЕТА

НАЙ-ПОСЛЕ НА ПЪТ

Въпреки безпокойството ми за Шейла, болката в крака, непрестанните грижи за парите, които трябва да събера за „Джипси Мот IV“, и мисълта, че това не е яхтата, която исках, работите вървяха добре. Бях се нагърбил с голяма задача и всичко трябваше да се обмисли: тръгването от кея Тауър в Лондон, както и плаването до Плимут със семейството ми. После щях да се опитам да обиколя света само с едно спиране и да се върна на същия кей на Темза. Обикновено клиперите се извеждали на буксир от Темза чак до Саут Форлънд, а после вземали лоцман до Лизърт. Затова нямаше да наруша тази традиция, ако плавам до Плимут с екипаж. Бях решил да отида пеша от дома си в Сейнт Джеймс до пристана на яхтата, а при завръщането си отново да стигна до в къщи пеша. За съжаление не можех да стъпвам на болния крак и изоставих този план.

Все пак основните неща как да е се оправяха и подготовката напредваше. Пресконференцията мина добре. Бях окуражен от доброжелателството, с което обикновените хора от цялата страна се отнасяха към моето рисковано дело.

Отделях колкото можех повече време за ветроходни изпитания на „Джипси Мот“ в Солент и макар че имаше толкова много неща, които ме безпокояха и щяха да ме безпокоят през цялото плаване, постепенно я разработих и отстраних някои дефекти. Установих причината за нестабилността на яхтата — грот-мачтата. Тя трябваше да бъде само с 47 фунта по-тежка от мачтата на „Джипси Мот III“, а се оказа, че е по-тежка със 162 фунта.

Все пак някои неща ме утешаваха. Един ден на яхтата дойде мой приятел да провери навигационните инструменти. Бях задремал, когато той блъсна носа на яхтата в голяма сигнална шамандура. От удара само носът хлътна с 3/4 инча, на височина 12 инча над нивото на водата. Корпусът издържа на удара! Моят приятел се чувствуваше подтиснат и много съжаляваше за случката, а аз изпитах облекчение. Значи

корпусът е здрав. Този инцидент ме накара да се поуспокоя за айсбергите.

Чета дневника си и виждам с колко болки и грижи са били пълни тези дни. Не искам да отегчавам никого, но неприятностите, които ми се струпаха, бяха свързани с плаването. Ще обобщя, като дам няколко откъса от дневника:

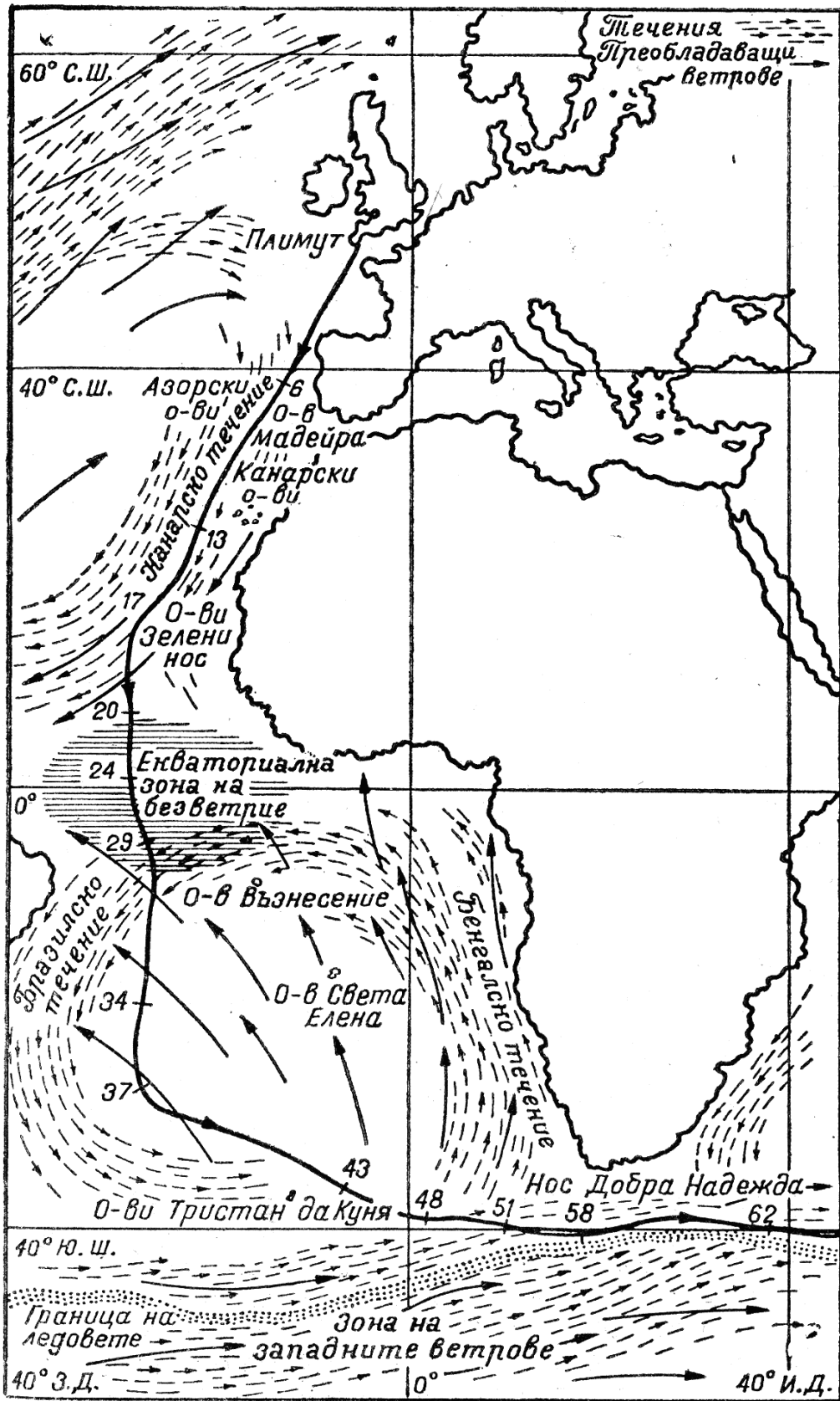
10 май. Горещи компреси на бедрото. От време на време остра болка. Двайсет и три дни, откакто се плъзнах върху светлинния люк.

14 май. Преживях много тягостен период и сякаш нещастията се увеличават, а не намаляват. Първо, грижите за Шейла. Три седмици живот на инвалид действа угнетяващо. На всичко отгоре нямаме пари да платим „Джипси Мот IV“. Едва стъпвам на крака си. Някои от пръстите ми са парализирани. Имам болки, подобни на ишиас, почти през цялото време и лоши нощи, през които не мога да спя повече от час и половина, без да се събудя от непоносима болка.

19 май. У+О, равно на умора плюс отчаяние. Изморително пътуване с влака до Госпорт — четири и половина часа отиване и връщане — пет часа плаване, един и половина часа разтребване, прибавени към напрежението на болния крак.

28 май. Ясното небе след изгрев обещава прекрасен ден. Вчера се занимавах с дребни работи по такелаж. Боядисах котвата и я снабдих с буй, пренесох фала на бизан-стаксела, защото беше на опасно място. Някой път можех да го взема за натегнатата ванта, да се хвана за него и да падна през борда.

4 юни. Всички ме съветват да не се безпокоя, но какво друго ми остава да правя, когато всеки път, щом понапредна с моите ветроходни изпитания, ми се налага да ги прекъсна заради някаква работа. От хубавите неща мога да спомена получаването на екземпляр от моята книга „По пътя на клиперите“, който пристигна подвързан, но некоригиран. Бях развълнуван, когато отново прочетох описанието на плаването по Ламанш, направено от Мейсфилд с „Птицата на зората“. Какъв превъзходен майстор!



5 юни. Днес беше радостен ден. Чувствувам се ободрен. Лудото прпускане при силен вятър ме развесели, прогони унието ми и чувството за безплодно поражение; възвърна увереността и оптимизма ми. Това много ми липсваше.

29 юни. Броят на неотложните работи не намалява. Времето свършва.

7 юли. Два дни почивка, за да се избавя от горчивината и умората, причинени от финансови затруднения и грижи. Слава богу, Уитбред ми дойде на помощ.

11 юли. Днес свърших огромно количество работа благодарение на енергията, натрупана за два дни. Това, което ме безпокои и натъжава, е състоянието на Шейла. Тя изглежда толкова неукрепнала.

Достатъчно. Този период е изживян, макар че имаше времена, когато финансовите затруднения изглеждаха така непреодолими, че се чудех дали изобщо фирмата „Кампър енд Никълсън“ ще освободи яхтата, за да мога да тръгна. Финансовите въпроси в края на краищата се уредиха. На 12 август аз заедно с екипажа си, състоящ се от Шейла, Джайлс и капитан трети ранг Ерол Брус, се отправихме с яхтата към Лондон, за да тръгна от кея Тауър. По този случай свещеник Клейтън, по прякор „Шишко“, отслужи молебен. Направихме добър преход до Плимут, където „Джипси Мот“ остана на котва близо до корабостроителницата на Машфорд в Кремил. Там имаше да се свършат хиляди дреболии, отлагани винаги за последната минута. Денят на тръгването приближаваше неотстъпно. Радвах се, че отново съм при Машфорд, откъдето бях потеглял на всичките си самотни плавания.

* * *

Шейла и Джайлс ми помогнаха да изведа „Джипси Мот IV“ от пристана при Машфорд и да я закарам до стартовата линия на Кралския западен яхт-клуб в Плимут-Хоу. Както винаги преди потегляне почувствувах внезапна слабост. Сър Машфорд взе Шейла и Джайлс на катера си и аз останах сам. Сега може би трябваше да изпитам чувство на благодарност или поне облекчение, че след всички тези години на подготовка бях на път. Моето велико приключение започваше. Но аз

така бях погълнат от маневрите с яхтата, че нямах никакво време за преживявания. Лавирах напред-назад пред стартовата линия и очаквах топовния гърмеж в 11 часа; късите галсове на един петдесет и три футов съд обезпечават пълна заетост на екипаж от един човек. Все пак се справях без прекалени усилия. Плавах с кливер и грот; при завой на десен галс беше нужно само навреме да отпусна кливер-шкота и да принеса платното на другия борд. Управлявах с гръб, опрян на румпела, като по този начин избягвах досадното въртене на лебедката. Когато се чу топовният гърмеж, аз пресякох линията и се отправих в моето далечно плаване. Чакаха ме 14 000 мили път. Беше ослепително слънчево утро. Вдигнах големия стаксел и бизана, за да се промъкна през Плимутския пролив. Осемдесет и осем минути след старта се изравних с фара Едистоун и разбрах, че се движа с добра скорост от $7\frac{3}{4}$ възла. Слязох в каютата да дремна. Едва бях легнал, когато през един от вентилаторите върху мен се изля солидна порция морска вода. Проклех я от все сърце.

Легнах на курс, който щеше да ме изведе от оживените пътища на параходите. Когато се стъмни, спуснах белия флаг на кралската флотилия и малкия вимпел, връчен ми от „Къти Сарк“ и вързан на въжетата на десния борд. Запалих, светлините „лишен от способност за управление“ — два червени фенера, поставени няколко фута един над друг на флагщок, който влизаше в специално гнездо на форщевена. Всеки съд, който очакваше да му дам път, щеше да бъде предупреден, че „Джипси Мот“ не може да промени курса си или да забави хода си, докато аз спя. Повдигаше ми се, не ми се ядеше: не знаех дали се дължи на морската болест или на махмурлук след чудесното изпращане предишната вечер. Вероятно и на двете. В полунощ запалих фенерчето си и изсвирих четири пъти на едно параходче, което щеше да връхлети върху мен. Най-последно промени курса си и мина откъм кърмата ми. В 01,30 часа заспах за един час, но в три часа ме събуди болка в крака. Върху краката ми течеше от палубата и аз приспособих една найлонова торба с въженца в четирите края за навес. В 05,00 часа ме вдигна шквал. Сгънах грота и спуснах генуезкия стаксел, като по този начин намалих площта на платната от 940 на 440 фута. Макар че бях облечен в непромокаем гащеризон, целият се измокрих, а на наклонената палуба беше трудно да се удържиш на крака. В 07,00 часа морето беше бурно, скоростта на вятъра се движеше от 24 до 32 възла и яхтата, освен

бизана и кливера не носеше други платна. Нямах никакъв апетит, но повърнах само веднъж. До обяд през първите двайсет и пет часа от плаването бях изминал 190 мили. Взех със секстанта височината на слънцето и в 13,30 часа вдигнах грота и генуезкия стаксел. Открих, че наветреното въженце, свързващо румпела с автоматичното управление, се е оплело. Това беше началото на нескончаемите грижи за поправянето на автоматичното управление. Тогава още не го знаех. Причината не беше в него, а в натоварването върху руля. Беше толкова голямо, че върху румпел-тросите се упражняваше огромно напрежение.

Още не можех да се откъсна от досегашните си проблеми и да се отдам на спокойствието на морето. Чувствувах се слаб и нестабилен. Каютата за мой срам беше потънала в мръсотия и хаос. Привечер скоростта на „Джипси Мот“ рязко намаля, тя започна силно да се блъска и да зарива нос във вълните. Не можех да си намеря удобно място, повдигаше ми се и ме болеше глава. Една огромна вълна обърна „Джипси Мот“ с кърмата напред. Помислих, че автоматичното управление се е повредило, а то се оказа в ред. Спуснах кливера и реших да дрейфувам, докато условията се подобрят.

Още не бях усетил романтиката на плаването, а морската болест е последното нещо, което навява романтични мисли. През втората нощ тъкмо се бях приготвил добре да си поспя, когато попаднах сред разгънатия строй на една рибарска флотилия на границата на континенталния шелф. Точно по същото време бушуваше силен шквал. Трябваше да си отварям очите и да стоя на вахта в поройния дъжд и пронизващия вятър. Признавам, че през цялото време проклинах рибарите. В мрака не виждах нищо освен светлините им, но мисля, че бяха излезли на лов за тон. На другия ден действително видях един рибарски кораб за тон с кафяви платна и дълги пръти, на които закачват влакното с въдиците.

Не можех да хапна нищо. Чак на обяд на 29 август успях да си натъпча в устата малко храна — първото ми ядене, откакто тръгнах преди два дни от Плимут. Утрото беше тежко. Едва се справях с автоматичното управление и яхтата. При шквал със скорост около 30 възла „Джипси Мот“ се обръщаше срещу вятъра, което претоварваше автоматичното управление. Свалих тристафутовия кливер и след кратка почивка вдигнах двестафутовия работен кливер. Не закрепих галсовия въгъл и платното литна на върха на мачтата, но щом отпуснах шкота, то

се смъкна обратно на палубата. За съжаление оставих го там и макар да ми беше напълно ясно, че за такова време се нуждаех само от работния кливер, щурмовия стаксел и трисела, аз реших да поизчакам и да се опитам междувременно да хапна нещо. Иначе нямаше да имам никакви сили. Не можах да изям много, но и това беше достатъчно.

Плаването продължаваше да е тежко. На третата нощ изгря почти пълна луна. Тя сияеше ярко в ясното небе. Редките облачета предвещаваха хубаво време. Скоростта на вятъра обаче не падаше под тридесет възла. В 06,00 часа сутринта изскочих навън, за да се сблъскам със западен шквал и скорост на вятъра 40 възла. Спуснах бизана и това веднага облекчи автоматичното управление. Моят непромокаем костюм издържа добре няколко душа. Този следобед приготвих и вдигнах трисела. Оказа се доста трудна работа, като се имат предвид моята неустойчивост, слабостта и вялостта, които ме бяха обзели. Беше трудно да се стои срещу вятъра. Върху палубата се изливаше огромно количество вода. Поставеният от мен румпел-трос се скъса отново. На негово място промуших плетено найлоново въже с дебелина 1 1/4 инча. Това въже беше от кливер-шкота на „Джипси Мот III“ и се надявах да издържа огромното напрежение. По време на работата така се сгорещих, че трябваше да съблека ризата си под непромокаемия костюм. Кракът продължаваше да ме боли и болката не ми позволяваше да спя на кърмовата койка. Опитах койката в каютата, но и там нямах късмет и накрая подремнах малко на дивана.

На другия ден се заех с домакинска работа. Записах в корабния дневник: „12,50 часа. Най-последно успях да измия съдовете, главно чашите, с които миналия петък вечерта пихме с Джон и Хелън Андерсън. Бих искал да се избърсна, но не мога всичко наведнъж. Имам намерение за по-удобно да сверя всички часовници със средното време по Гринвич“.

През първите четири дни бях изминал 556 мили. Признаците за ясно слънчево време ми подобриха настроението. Продължих да се занимавам с домакинството. Прострях мокрите дрехи да съхнат и свърших някои работи на палубата само по гащета, което беше много приятно. Спуснах спомагателната котва под палубата и я наместих в носовата кабина. На бака веднага се отвори повече място. Привързах голямата найлонова мрежа, която е закрепена в средната част на палубата и служи за събиране на платната, с едно допълнително въже за

сигурност в лошо време. Отделих известно време, за да изчистя някои въжета — грот-шкота, кливер-шкотите и обтегачите — с измиващи химикали, за да махна от тях нефта и смолата, полепнали в залива на Плимут. Тези шкоти бяха съвършено нови и аз исках да ги запазя чисти. Допи ми се чай, а заедно с него хапнах и от отличния кекс на Моги Синклер.

Морето беше все още бурно. Спомних си, че за „Къти Сарк“ това е било прекрасно време. За мен то беше истинско изпитание, но нейният корпус е бил дебел пет инча, а моят само 7/8 инча. Във всички шкафове дрънчеше и трополеше по нещо. Забелязах с ужас, че водонепроницаемата преграда на носа се е пропукала. Назъбената линия ясно показваше къде се е скъсал шпертплатът под силата на напора. Това, изглежда, беше станало при някой по-силен удар върху яхтата. Надявах се, че конструкцията на корпуса не се е отслабила. Джон Илингуърт специално подчертаваше колко важни са тези прегради за здравината му.

Скоро след това направих друга тревожно откритие: разбрах, че съм забравил таблиците за определяне на местоположението си по слънцето между 40° с.ш. и 40° ю.ш. по новия опростен метод. Това означаваше, че трябва да ползвам остарелия и бавен логаритмичен метод в продължение на цели осемдесет градуса. Изведнъж осъзнах колко много зависи начинание като моето от добрата предварителна подготовка на хиляди подробности. Преживях още един ужас — макар че съм написал много учебници по астронавигация, не можех да си спомня нито една от формулите. Мислех, че на яхтата нямам никакво ръководство по корабоводене с математическите изводи, необходими за определяне на сферичния триъгълник по стария логаритмичен начин. Представих си как ще започна да се лутам между тези ширини, без да мога да определя дължината си по слънцето. За щастие на борда открих учебник по навигация, съставен от подполковника от навигацията Андерсън, бивш директор на Института по навигация. В него, разбира се, имаше всичко, което ми беше нужно. А аз самият не се разделям с „Таблиците на тригонометричните логаритми“ от Нори. И все пак обработката на данните от астрономическите наблюдения по стария логаритмичен метод щеше да бъде каторжен труд.

През нощта на 31 август аз се измъкнах от района на корабните пътища. Посрещнах това събитие с облекчение, макар все още да бях

близо до трасето, маркирано от Ламанш до Ресифе в Бразилия. Разчитах, че тази линия не е претоварена. След пресичането на ширината на нос Финистере в Северозападна Испания аз се надявах да попадна в северното въздушно течение,

В 11,30 часа на първи септември записах в дневника: „Ям само в кокпита; такова нещо никога не се е случвало по време на трансатлантическите самотни плавания. С удоволствие се избърснах и се изкъпах за първи път от пет дни насам“. Скоро след тази въодушевена записка обаче последва несполука — бях страшно жаден, а не успях да източа ни капка бира от бурето си. Помислих, че съм го отворил и от налягането бирата е изтекла при голямото вълнение. Шейла Скот ми беше подарила едно мече-коала по времето на околосветския си полет, който я прослави като първата англичанка — самотен пилот. То се катурна от смях, когато открих трагедията с бирата. Изглежда съм сбъркал нещо с клапата на газовата бутилка, защото по-късно бирата започна да тече.

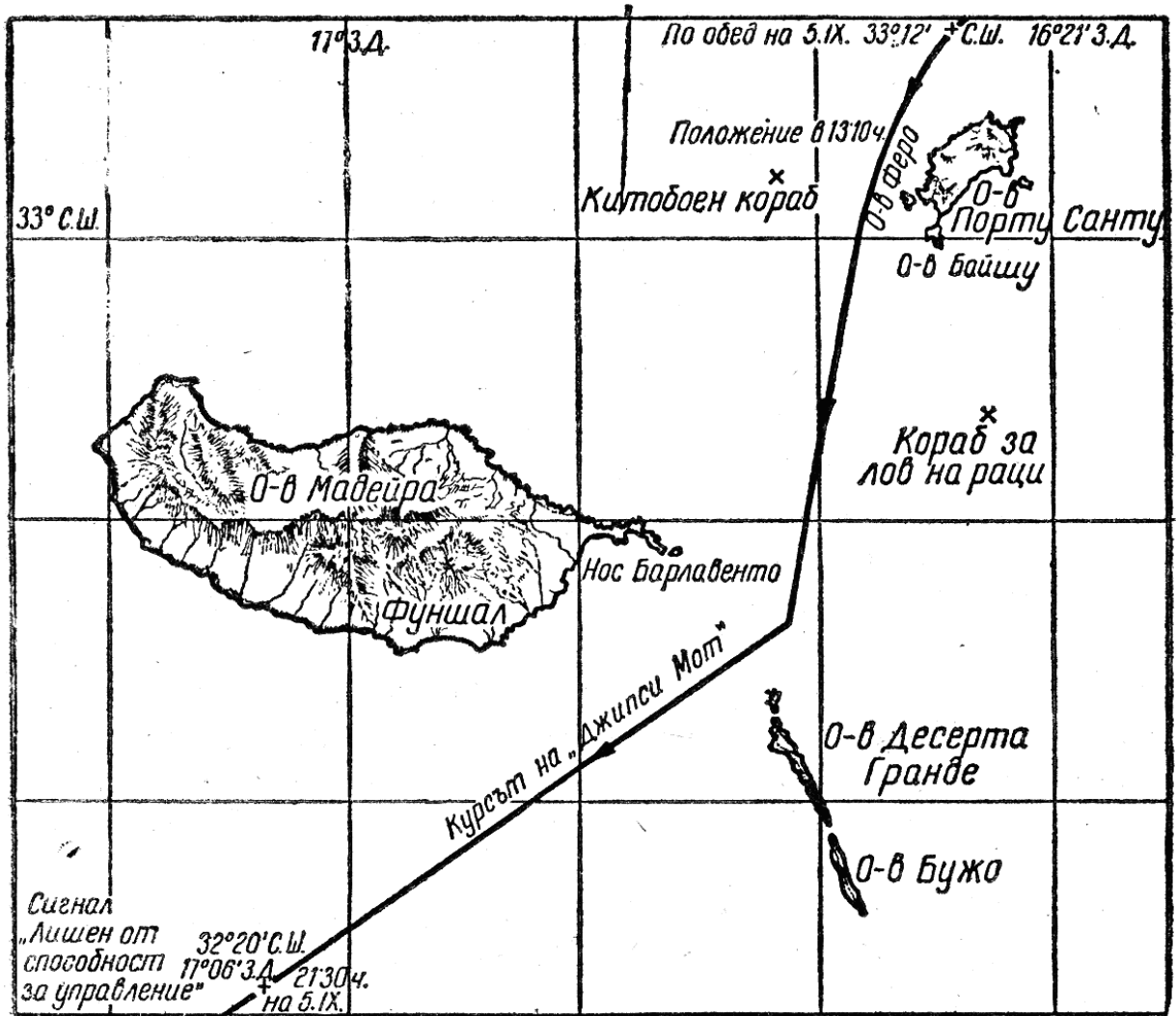
На 3 септември пресякох четиридесетия паралел и северното полукълбо и за първи път се наложи да използвам дългата формула на Хаверсайн, за да определя местоположението си по слънцето. Полученият резултат явно не беше верен. Два пъти проверих всичките си изчисления и не можах да откроя грешката. Накрая още веднъж взех височината на слънцето и изчислих всичко наново. От пръв поглед разбрах, че съм използвал гринвичкия часов ъгъл и деклинацията на слънцето за четвърти вместо за трети септември. Каква недопустима грешка! Такъв един пропуск ясно показва защо човек става неспокоен, след като плава два-три месеца само по слънцето, без да види бряг за проверка на своето местоположение.

Следващия ден беше неделя, 4 септември. Наспах се за първи път от месеци насам. Спах непробудно четири часа; не усетих болката в крака. Тези четири часа сън, разбира се, не бяха единствените: от време на време си подремвах за няколко минути или час, обикновено преди разсъмване. Но четиричасовият непробуден сън ме ободри много. Същия ден по обяд изчислих, че Мадейра е на 210 мили, и като нагребях пълна кофа от светловиолетовите води, аз се полях на кърмата от главата до петите. Обядвах салата, сирене, хляб и бира. Денят беше спокоен. Следобед прочетох с огромно удоволствие няколко откъса от

разказите за плаванията на Конър О'Брайън и Ан Дейвисън в моята книга „По пътя на клиперите“.

По картата определих, че ми предстои да направя поворот фордевинд на 90 мили от обедната си позиция. Неприятностите с автоматичното управление продължаваха. Опитах да закача два вертлюга от котвената верига като противовес на наветреното теглене на румпела. Тези звена тежаха 1 3/4 фунта и смятах, че ще осигурят върху наветрения румпел-трос постоянна тяга. Така и стана, но когато автоматичното устройство завърташе румпела към вятъра, звената се отпуснаха и тропаха по стената на кокпита. Съмнявах се дали изобщо ще мога да накарам автоматичното управление да работи безупречно. Все пак плаването в такова прекрасно време беше чудесно, а топлият вятър, който галеше тялото, ми доставяше истинско удоволствие.

Улових сигнала на радиомаяка във Фуншал, Мадейра, и пеленгът съвпадна с начертания по картата курс. В 01,40 часа на 5 септември аз се намирах на 77 мили от Порту Санту. Беше прекрасна лунна нощ. Мъртвото вълнение спадна и по черната повърхност на морето се носеха искрящи бели зайчета. Сутринта, докато закусвах в кокпита, видях първата летяща риба.



В 11,00 право срещу носа на яхтата се показа Порту Санту, едва видим, но с познати очертания. Пригответих се да вдигна своя отличителен знак ГААКК, който навремето ме привлече с това, че беше най-близък до регистрационните букви на моя самолет „Джипси Мот“ от 1929 година. До обяд яхтата се изравни с остров Порту Санту. „Джипси Мот“ препускаше със свежия попътен вятър и скорост 7,8 възла в ярката слънчева светлина. Всъщност тя правеше по 6,7 възла вероятно поради насрещното течение. Страхувах се, че съм сглупил, като навлязох в тази островна група, и можех да загубя пасата в завета ѝ. Клиперите неслучайно са минавали откъм западната наветрена страна на островите около Мадейра. Надявах се да се насоча към нос

Барлаvento, най-източната точка на Мадейра, но вятърът обърна посоката си и аз не бях в състояние да държа курса. Наложих се да тръгна към малкия продълговат полуизоставен остров Десерта Гранди, висок 1446 фута, а в най-широката си част по-тесен от една миля. Имах намерение да направя поворот фордевинд, щом се приближа до него. Но се раздадоха един-два зловещи трясъка и аз се изплаших, че гикът на големия генуезки стаксел няма да издържи. Отпуснах фала, за да намаля напрежението. Бедата беше в това, че носех прекалено много платна за такъв вятър.

Видях две лодки с огромни, високи и изострени носове. Едната се появи откъм южния край на Порту Санту. Мачтата ѝ беше свалена хоризонтално по дължината на лодката и тя креташе срещу вятъра с помощта на мотора си. На палубата имаше много хора и аз заключих, че това е риболовно корабче. По-късно се натъкнах на корабче за раци, което се намираще на половината път между Порту Санту и Мадейра. На борда му имаше само един човек и то също едва напредваше срещу вятъра. Макар че не ми обърнаха никакво внимание, останах с впечатлението, че в това тясно пространство между Порту Санту и Мадейра гъмжи от съдове.

Докато бях долу, чух силен трясък, който не можах да си обясня. Когато се качих на палубата да разбера какво става, видях, че се е изкривил спинакер-гикът. Това беше лошо. Изглежда, малко му трябваше, за да се пречупи, а аз не можех да използвам на левия борд рангоут от десния. Спуснах спинакера и с мъка измъкнах спинакер-гика на борда. Помъчих се да измисля някакъв начин да го изправя, но не можах.

Привечер отминах източния край на Мадейра на няколко мили южно от Фуншал. Но през нощта в 21,00 часа пак попаднах в беда. Намирах се на подветрената страна на острова и въпреки че бях на осем мили от него, ме връхлетяха малки шквалове, образувани от вихрушките, спускащи се от високите 6000 фута върхове. За първи път „Джипси Мот“ престана да се подчинява на руля и това никак не ми хареса. Изпитах чувство на отчаяние, когато разбрах, че не мога да помръдна румпела; платната се опънаха върху такелажа, а яхтата, загубила управление, летеше по вълните. Спуснах бавно грота, а след него и бизана. Тогава тя отново започна да се подчинява на руля, но вятърът внезапно утихна и настана пълно безветрие. Вихрушките се

появяваха периодично. Копнеех да избягам от подветрената страна на острова. „Няма нищо чудно — записах в корабния дневник, — че клиперите са заобикаляли отдалеч Мадейра. Какъв глупак излязох! При това се чувствавам изтощен.“ Когато вятърът затихваше, крилото на автоматичното управление правеше пълни кръгове. Клипер, попаднал в такива условия, би се оказал в доста сериозно положение. При всеки порив на вятъра аз се придвижвах с няколко мили на югозапад и най-накрая се измъкнах от района на острова, твърдо решен вече да използвам всички възможности да се държа към наветрената страна на островите.

След четирите часа, изгубени в затишие, отново хванах истински вятър. В продължение на два и половина часа след полунощ плавах със скорост 7 възла. През първата половина на нощта от болки в крака не можах да спя на койката. Изглежда, тежката работа на палубата го възбуждаше.

На сутринта вятърът се обърна в лек североизточен бриз и аз поставих спинакер-гика с големия генуезки стаксел на левия борд. От другата страна бях вдигнал кливера и стаксела.

Преди да тръгна за Плимут, някой анонимно ми изпрати орхидеи с надеждата, че ще траят през целия път до Австралия. Още тогава записах в дневника си, че няма да издържат по-далеч от Мадейра. И така излезе: като минавах покрай острова, те клюмнаха. Жал ми беше, но го очаквах. Хлябът, който носех от Англия, мухляса. Изрязях плесенясалата кора и го сложих да се препече във фурната. За съжаление, докато вдигах грота, го забравих там за цели петдесет и четири минути и той изгоря. Още по-досадно беше (хляб можех винаги да си изпека), че чесънът ми също почна да мухлясва. Спасих колкото можах и сложих главите на слънце в кокпита. За мен чесънът е много важен и обикновено изяждам по една скилидка на ден. Лекарите ми казаха, че е хубаво за белия ми дроб. Човек няма често възможността да яде чесън колкото иска, без да прогони всичко живо наоколо.

Яхтата се носеше лудо с попътния вятър. Шумът от удрящите се блокове, бутилки, консерви и съдове, които с грохот се търкаляха във всички посоки, беше ужасен. Чакаха ме куп неотложни работи, но имах нужда и от почивка. По това време започнах да подозирам, че таблетките с глюкоза, които вземах за енергия, ми убиваха апетита.

Рядко ми се ядеше освен сутрин на закуска и трябваше да се тъпча насила. По-късно отново ще се върна на тези таблетки.

Въпреки че на палубата беше много горещо, не можех да устоя на изкушението да се пека. Намазах обилно с крем „Нивеа“ раменете и коленете си, но пак изгорях и трябваше да ходя облечен. Един час преди полунощ започнах да правя поворот фордевинд и това трая два часа и половина. Промяната на галса на халфвинд отне много време, тъй като се наложи да пренеса от десния на левия борд големия генуезки стаксел, а после и другите платна. Когато свърших, паднах от умора, но в 04,35 часа трябваше отново да стана, за да поставя платната по вятъра. Събудих се в 07,00 часа и открих, че яхтата се е обърнала и е тръгнала на север, обратно към Англия, а платната висяха притиснати към мачтата и такелажа.

По пладне на същия ден (7 септември) температурата в каютата беше 80° по Фаренхайт, но на мен ми се струваше прохладно — такава жар се сипеше на палубата. Внезапна промяна на вятъра обърна „Джипси Мот“ с нос към Нюфаундленд. Този път яхтата имаше четири щага, излизащи от носа към върха на мачтата. Бях искал само два, но конструкторът ме убеди да сложа четири. Когато след изпитанията казах, че искам да махна двата, той ме помоли да не го правя. По-късно разбрах причината. Но сега проклинах тези четири щага, защото трябваше да сваля големия генуезки стаксел от най-предния и да го вдигна на друго място. Загубих два-три часа да човъркам автоматичното управление, но беше прекалено горещо да се работи на слънце.

С всеки изминат ден жегата ставаше по-голяма. На 8 септември записах в дневника: „Когато излизам на палубата под палещото слънце, трябва да се обличам. В каютата свалям всичко от себе си“. Преходът за деня беше само 96 мили, от които за 17,5 мили трябваше да благодаря на Канарското течение. То е продължение на Гълфстрийма, отделя се от него при Азорските острови, заобикаля ги и се насочва на юг-югозапад покрай Канарските острови.

Този ден си изясних защо реята на левия борд заяжда в релсовия улей на мачтата. Открих, че релсата се е извила и се е откачила от мачтата. Причината за трясъка, който бях чул, е била откъсването на нитовете, а не счупването на реята, както мислех. Аз още я използвах, но внимавах да не я претоварвам. Не свалях очи от нея както котка от

мишка от страх, че още повече ще се огъне или ще се пречупи. „Ако релсата стане негодна — записах в дневника си, — ще се окаже в отвратително положение, защото не нося никакви шлосерски инструменти и съоръжения за ремонт. Гнездата на реите е трябвало да се поставят по централната ос на мачтата, така че натоварването да се предава направо на мачтата, а не на нейната допирателна.“

Следобед се опитах да направя някои подобрения в работата с такелажа. Успехът при самотното плаване зависи от улесненията при работа с платната и от управляемостта на яхтата във всеки момент. Поставих блокове, с които обтегачите на бизан-гика се отвеждаха до кокпита. Други блокове по средата на яхтата отвеждаха шкотите на реите към мачтата. На палубата монтирах две утки за хващане обтегачите на гика. По този начин гикът можеше да се управлява, когато се намирах при мачтата. И все пак от мен се искаше ловкостта на истински жонгльор, тъй като едновременно трябваше да следя за обтегачите, топенантите, шкотите и много други въжета, които се събираха в кокпита. Няма на кого друг да се сърдя освен на себе си за ужасяващо многобройните операции, които трябваше да извършвам, за да сменя галса, тъй като сам проектирах разположението на платната и рангоута. Когато работя с нормално натоварване, тези съоръжения ми помагат да се справя с двете големи платна. Също така, ако ме връхлети внезапен шквал, мога лесно да ги спусна. Но ако сложех спинакер със същата големина (1200 квадратни фута), както обикновено се прави при състезателните океански яhti, щях да имам големи неприятности. Дори яhti с пълен екипаж изпадат в беда с техните спинакери. Въпреки че вярвах във всички тези подобрения, през нощта изпаднах в голяма беда. Тъкмо бях сменил галса и предвкусвах удоволствието от една спокойна чаша бренди, когато налетя шквал. Не беше много силен, но площта от 1600 квадратни фута, която „Джипси Мот“ носеше на мачтите си, накара яхтата да не се подчинява на управление. С други думи, автоматичното управление не можеше да я държи по курса, а пък аз не можех едновременно да управлявам руля и да спускам платната. Да се препуска със скорост 9 възла беше прекрасно, но каква полза, ако е в грешна посока! Затова реших да спусна големия генуезки стаксел на десния борд, обаче като последен глупак изпуснах една подробност в установения ред на нещата, и то при вятър, близък до щормови. Отпуснах фала и смъкнах предната шкаторина на платното надолу по

щага, така че средната издута част на платното, частично обърната от тялото и ръцете ми, се оказа на самия нос на яхтата. Грешката се състоеше в това, че оставих шкота закрепен на мачтата, вместо да го отвържа и да го занеса отпред на носа. Трябваше да пусна платното и да притичам до мачтата, за да освободя шкота. Шкотовият ъгъл и долната шкаторина на платното незабавно се опънаха на 20 фута извън борда до самия край на реята. Тази част на платното се изпълни с въздух във формата на банан и започна лудо да плющи на почти щормовия вятър. Тогава направих втора грешка. Трябваше да се хвана за сгънатото предно платно и да се постарая, доколкото ми стига сила в ръцете, да събера на носа каквото мога от генуезкия стаксел. Вятърът обаче бързо се усилваше, положението ставаше все по-сериозно и аз реших, че най-добре е да изтичам до мачтата да отпусна фала. Не бях успял още да се върна на носа, когато платното се наду и се прехвърли на подветрения борд. То е направено от терилен с размери на стая от 20 на 30 фута и изпусне ли се веднъж, самотникът трябва да се справя с неимоверно трудна задача. Когато премина на подветрената страна на порещия вълните форцевен, то се напълни с вода и изчезна под яхтата. Сърцето ми се сви. Моето прекрасно платно, жизнено важно за това начинание, се гърчеше под кила! Трябваше да намаля скоростта колкото е възможно по-бързо, но първо да отпусна всички въжета, прикрепящи платното към наветрената страна на яхтата. Напрежението, упражнявано върху тях от голямата териленова торба под водата при скорост 8–9 възла, сигурно е било огромно. Отвързах фала и той се плъзна в морето като тънка змия. После отвързах обтегача на гика, което позволи на шкота от кокпита да мине под кила. Сега платното се държеше само на раките, с които се прикрепя към щага, и можеше да плава свободно във водата, без да се повреди. Спуснах големия генуезки стаксел на подветрената страна, после грота и най-последно бизана. Когато яхтата почти спря, първо изкарах реята на палубата, а после започнах да дърпам платното стъпка по стъпка, докато не се запъна. Това ме озадачи, но се сетих, че шкотът все още е вързан в кокпита за лебедката на десния борд и държи шкотовия ъгъл под кила откъм наветрената страна. Отвързах шкота и прибрах останалата част от платното на борда. Може да изглежда лесно, но в оня момент всичко ми се струваше по-иначе. Стъмни се, задуха силно, а работата беше тежка. Когато по-късно открих, че освен петната от червената боя

против обрастване на кила платното и шкотът бяха непокътнати, изпитах безкрайно облекчение. Чувствувах се угнетен, че изгубих цяла нощ. Без съмнение яхтата беше прекалено голяма за един човек. Разбрах, че от мен се искаха много повече физически усилия, отколкото тези, на които мислех, че съм способен. Слязох в каютата и най-последно изпих своето бренди. Нямах апетит, въпреки че бях обядвал само с един сандвич. Не можех обаче да си позволя да изгубя хубавия вятър, затова се завързах отново със спасителното въже и вдигнах пак генуезкия стаксел на левия борд. Яхтата набра ход и аз се върнах в каютата, за да се опитам да поспя.

Но кракът не ми позволи. Без грота яхтата силно се клатеше, затова реших да изляза още веднаж. Качих се отново на палубата и за втори път тази нощ вдигнах грота. Четиринадесет минути преди полунощ извърших тази операция. Цялата бъркотия беше траяла три часа. Имаше време, когато мислех, че ветроходството не е подходящо за мен, защото не изисква физически усилия. Сега това ме разсмя.

По обяд на 8 септември се намирах на ширината на най-западния край на Канарските острови, но след придобития опит с Мадейра аз се държах на 30 мили разстояние от тях. На 9 септември бях вече далеч от тях и държах курс към островите Зелени нос, твърдо решен да ги заобиколя по същия начин откъм наветрената им страна. Морето в този район създаваше впечатление на пустиня като Сахара: безжизнено и празно, вместо да гъмжи от риби и птици, както винаги съм си го представял. Водата имаше бледия синьочерен цвят на размито мастило.

Тази нощ се стъмни в 19,30 — приближавах тропиците. Два часа след полунощ отбелязах в бордовия дневник, че макар и да се виждат няколко звезди, нощта е много черна. „Прекрасно спокойно плаване, но все пак трябва да вдигна бизан-стаксела, за да увеличи скоростта. Едва се влача от умора, ще оставя всичко както си е.“ Тази нощ успях да спя два пъти по-дълго откогато и да било преди. Прецених, че още една такава нощ напълно ще възвърне силите ми. Болката в крака почти престана. На обяд се навърши втора седмица, откакто бях на море. Седмичният преход ме разочарова: само 886 мили или средно по 128,9 мили на денонощие.

Следобед за първи път вдигнах тристафутовия кливер. Наложих се дълго да регулирам фала и другите въжета, за да не отнема вятъра от големия генуезки стаксел. Тогава „Джипси Мот“ за първи път се обърна

срещу вятъра. Яхтата спокойно се движеше на бакцаг, когато две големи вълни внезапно я обърнаха с кърмата напред и с нос срещу вятъра. Кливерът веднага увисна, а автоматичното управление не беше в състояние да върне яхтата на предишния ѝ курс. В това нямаше нищо чудно, защото аз самият трябваше да напрегна всички сили, като се опирах с крак в румпела и с гръб във фалшборда на кокпита, за да обърна яхтата в предишното ѝ положение. Все пак за първи път видях стрелката на лага да достига последната цифра на скалата — 10 възла. След три и половина часа записах следното: „Великолепно плаване в слънчевия ден. Толкова се радвам: стрелката спря в края на скалата! Десет възла скорост!“

На 10 септември за вечеря сготвих печено с орехи, но не излезе сполучливо. Струва ми се, че орехите бяха стари и малко накиселяваха. Беше страшно приятно да се стои в кокпита. За първи път достигах скорост 10 възла с малка яхта. Курс пълен фордевинд. В продължение на осем часа „Джипси Мот“ се движеше със средна скорост 7 3/8 възла.

В полунощ записах: „Тревожно плаване.“ А след половин час се появи обяснителна бележка: „Много странно произшествие: бях събуден от съкрушителен удар и ми се стори, че около мен всичко се разхвърча. Питам се каква може да е причината, дали се е счупила мачта, дали гикът се е отскубнал от гнездото си и е ударил по стената на каютата или е паднала рейка. Облякох се в пълно бойно снаряжение — гащета, спасително въже, спасителна риза и кепе — и излязох на палубата с предчувствие за най-лошото. Но там всичко беше в ред. Прегледах навсякъде чак до форцевена. Предполагам, че при пълен ход «Джипси Мот» се е блъснала в кит и се беше отървала леко. За щастие в трюма не беше влязла вода. Дали пък не ми се е присънил кошмар?“ Час и половина по-късно добавих: „Вятърът отслабна, но яхтата, изглежда, не намалява скоростта си; като гледаш зад борда, трудно можеш да си съсредоточиш погледа. Сякаш от прозореца на влак виждаш бягащите край линията предмети“.

На 11 септември навлязох в тропиците и направих най-добрия преход от началото на плаването — 194 мили. Беше много горещо — 82° по Фаренхайт на сянка. А когато падна нощта, стана страшно да се стои на носа. Яхтата се движеше с 10 възла в час и приличаше на бясно препускащ кон. Побелялата вода се пенеше край бордовете и фосфоресцираше с хиляди малки искри. „Джипси Мот“ така силно

подскачаше, че беше трудно да се спи. Два часа след полунощ (на 12 септември) аз отново се разтревожих. Яхтата пак искаше да се обърне срещу вятъра. Записката в дневника гласи: „Тревожа се за склонността на «Джипси Мот» да обръща нос срещу вятъра, когато някоя вълна обърне кърмата ѝ към подветрената страна. Създава се голямо напрежение върху реята на кливера, който е отхвърлен назад. При връщането на яхтата на предишния ѝ курс възникват големи натоварвания върху автоматичното управление. При това положение има опасност гротът да направи «осморка» (горната част на платното се прехвърля, докато долната му част остава на същия галс)“.

Спуснах бизана, който считах за важен фактор при обръщането на яхтата срещу вятъра. В 03,15 часа тази сутрин записах: „Много бурно плаване. Бих искал да съм спал през първата половина на нощта. А сега трябва да губя ценно време през деня, за да наваксам липсата на сън. Слава богу, вятърът е попътен“.

По-късно същата сутрин закусих, като си разнообразих менюто с пресни летящи риби. Една намерих в кокпита, друга в мрежата на платната по средата на палубата и още две на бака. Изпържих ги в масло, оказаха се превъзходни, с вкус на херинга и аромат на скумрия.

До обяд на 12 септември преходът за денонощието беше задоволителен — 174 мили. В дневника записах; „Какво по-напред да свърша? Да измия съдовете, да се избърсна, да изпера, да вдигна бизана, да взема височината на слънцето, да си определя местоположението или да подготвя радиопредаването за тази вечер? В отговор на всичко това, може би сте се досетили, аз си подремнах. В края на краищата току-що бях изял четири летящи риби и четири картофа, и то при температура 82° по Фаренхайт на сянка“.

За да покажа колко бурно беше морето, ще отбележа, че за да взема шест пъти височината на слънцето, загубих 28 минути. Изчислих, че излизам от Канарското течение, насочено на югозапад, и навлизам в движещото се на запад Северно екваториално течение. Намирах се някъде по средата на североизточната пасатна област. Тази вечер нямах късмет с Лондон, но на следващата вечер се свързах и изпратих своя радиорепортаж на Джон Феърхол от вестник „Гардиън“.

В един часа след полунощ на 14 септември, докато бях на палубата, една летяща риба падна на борда при торбите с платната. Хванах я и я върнах в дълбините. Сигурно много се е учудила. В 08,42

часа сутринта записах: „Едва сега си спомням, че през цялата минала нощ не усетих никаква болка в крака. Това е чудесно. Какъв неблагодарник съм, че не забелязах това. Сега животът ми ще се промени изцяло“. Тази сутрин събрах на палубата десет летящи риби. Съжалявах, че не мога да ги върна живи в морето като предишната и тъй като не можех да им спася живота, ги изядох на закуска. (Една пържена летяща рибка не е кой знае колко голяма.)

ГЛАВА ЧЕТВЪРТА

МОЯТ ШЕСТДЕСЕТ И ПЕТИ РОЖДЕН ДЕН

На 17 септември навърших 65 години. По този случай се изкъпах с прясна вода и отворих подаръка на Шейла: една разкошна и изключително удобна копринена пижама. Просълзих се, когато помислих за нейната доброта и обич, за щастливите години, които бяхме преживели заедно от 1937 година насам. Започнах празненството с бутилка вино. Моника Купър и другите членове на нашето картографско предприятие ми я подариха по случай рождения ми ден. Това стана на обяд. Вечерта записах в дневника: „Ето ме в кокпита с коктейл от шампанско в ръка. Току-що вдигнах тост от все сърце за Шейла и Джайлс. Аз съм в пълна парадна униформа: смокинг, елегантни нови панталони, черни обувки и т.н. Единственият пропуск е, че си забравих папионката и трябваше да си сложа обикновена черна вратовръзка. Смокингът ми беше от зелено кадифе: ших го през 1937 година още преди да се запозная с Шейла при Шолт. Носил съм го шест пъти при пресичането на Атлантика с «Джипси Мот III». Винаги съм искал да си направя тържествена вечеря, но сега за първи път го обличах по време на плаване. За тържествена вечеря не можеше и дума да става. В тези горещини огладнявам посред нощ или рано сутрин. Но защо да се оплаквам, щом при мене е любимото ми бренди «Коз» — най-добрият подарък от Кралския западен яхт-клуб. С него направих и коктейла. Връчи ми го старият сатир Терънс (винаги ми се е струвало, че той ей-сега ще извади от джоба си свирка и ще изсвири химна на Купидон). Чудесна тиха вечер, яхтата се носи със скорост 7 възла, а океанът е притихнал. Ще си пусна малко музика от магнетофонните записи на Джайлс. Бях намислил да го помоля да запише на лента гласа си и гласа на Шейла, но забравих: нищо чудно, толкова бяхме заети напоследък. Имаше хиляди дребулии, които трябваше да помня и да свърша.

Това беше една от най-великите нощи в живота ми. Намирах се по средата на прекрасно приключение, бях надминал със сто мили най-

дългия шестдневен преход, правен досега от самотник. Чувствувах се изпълнен с любов и доброжелателство към семейството и приятелите си. Какво значение има, че те не са тук? Може би нямаше да ги обичам така, както когато са далеч от мен, или поне нямаше да го осъзнавам, което, изглежда, е най-важното.

Хората постоянно ме безпокоят с въпроси за моята възраст. Може би мислят, че аз искам да победя старостта. Не съм толкова глупав, за да се заблуждавам. На никой не му е по-ясно, отколкото на мен, че дните са ми броени. Съвсем не мисля, че мога да избягам от старостта, но защо трябва да хленча? Нашата единствена цел в живота, ако изобщо можем да съдим за тези неща, е да изпълним всичко, с което се заловим, по най-добрия начин. Само тогава човек намира истинско удовлетворение.

Порок ли е прекалената любов към хората? Сърцето ми се къса, когато си помисля, че Шейла и Джайлс някога ще умрат. От друга страна, непрекъснато мисля за щастието и удоволствието, което изпитвам, когато съм с тях и правим нещо заедно. От паметта ми никога няма да се изличи първото завръщане с Шейла от Америка. Бяхме съвсем сами. Спомням си всички дребни подробности по време на плаването, радостта и приятелството, което цареше между нас. Същото мога да кажа за третото плаване с Джайлс. Едва ли вече ще имам по-щастливи дни. Според мен активната дейност е неотменим елемент на дълбоките преживявания. Рискованите приключения като това, в което съм се впуснал сега, са най-подходящият за мен начин на живот. Без тях аз се чувствавам жалък, непълноценен и нещастен.

Вече е много тъмно и нищо не се вижда. Представете си тъмнеещо небе, музика, превъзходно плаване и още половин бутилка от шампанското на сатира.

Нощта, уви, падна много бързо — внезапното стъмняване е една от лошите страни на тропиците. На мен ми харесва сумракът на дългите северни свечерявания.“

Въпреки това вечерта беше вълшебна. Имах какво да празнувам — не само рождения си ден, но и рекордния преход от миналата седмица. Нима често се случва яхтсменът да седи в кокпита и да пие шампанско, докато съдът му се плъзга по водата със скорост 7 възла? Хоризонтът беше ясна права ивица, а залязващото слънце къпеше редките облаци в оранжево сияние. Луната вървеше по петите на

слънцето. За първи път по време на плаването се настроих сантиментално: досега трябваше да се занимавам само с техника и ядове. Странно, трябваше да минат три седмици от плаването, докато започна да му се наслаждавам. Поне така ми се струваше.

Наложи се да мина без празничен махмурлук. В 02,00 часа след полунощ силен шквал повали „Джипси Мот“ на борд. С олюляване се измъкнах от койката, тъй като лежах на подветрената страна на яхтата, а алкохолът и прекрасните чувства още не бяха изветрели. Започнах да тършувам за дрехите си. Едва се задържах на пода, но през тялото ми премина тревожна тръпка и ме накара да осъзная, че моментът е критичен. Нямах време за обличане. Докато се качвах в кокпита, грабнах спасителния нагръдник и го нахлузих. „Джипси Мот“ лежеше на единия си борд, платната се влачеха във водата, а автоматичното управление не действуваше. В това нямаше нищо чудно, защото, щом го освободих, не можах да помръдна румпела дори с помощта на въже. Положението беше сериозно. Ако кренът се увеличише, а платната се окажеха напълно под водата, вълните щяха да нахлуят през отворения люк в каютата и яхтата щеше да потъне. Мачтите на „Джипси Мот“ носеха всички платна, които можех да вдигна. Спуснах бизан-стаксела (350 квадратни фута) и на бегом го завлякох в кокпита, който почти се запълни. После се добрах до грот-шкота и го отпуснах, освободих грот-гика и яхтата бавно се изправи. Успях да я обърна по вятъра и отново да я поставя под контрола на автоматичното управление. Сега вече можех да се придвижа напред, за да спусна 600-футовия генуезки стаксел. Останаха вдигнати само малкият генуезки стаксел и гротът. След като шквалът отмина, изчаках още няколко минути да спре проливният дъжд. В 03,17 часа добавих големия кливер и бизана. Искаше ми се да вдигна пак бизан-стаксела, но се отказах, за да не се повтори бъркотията и яхтата отново да загуби управление. Когато най-после се прибрах в каютата, реших, че трябва да регулирам по-добре въжетата на автоматичното управление.

Събудих се от чукането на гика и плющенето на платната. В настъпилия щил „Джипси Мот“ беше обърнала нос почти право на изток. Атмосферата беше заредена с тропически дъждове, небето — облачно, а повърхността на водата продължаваше да е гладка като

огледало. Но условията напред по курса изглеждаха по-добри. Кракът започна да ме боли отново. Чудех се дали съм го навехнал или снощи съм раздразнил старата рана, докато се занимавах с шкотите. Успокоих се с мисълта, че може би се дължи на шампанското.

Не ми се разделяше с вчерашния празничен костюм, но трябваше да го прибера. После реших да изпека малко хляб, замесих тесто и запалих примуса под фурната. Печенето не излезе много сполучливо, защото последваха цяла серия шквалове и тестото не втаса добре заради люлеенето. Самото печене протече при среден ъгъл на крена 30°.

При положение 6° с.ш. и 23° 45 з.д. на обяд аз се намирах на шест мили от точката на големия кръг, от която Плимут лежеше на разстояние, равно на разстоянието Плимут—Нюпорт (Род Айлънд). По време на трансатлантическото плаване в 1964 година аз изминах това разстояние за трийсет дни, а сега за двайсет и два. Това постижение ме радваше въпреки многото шквалове и променливото време. Всъщност още бях в зоната на екваториалните щилове и нямаше никакъв признак да видя края на тропическите порои. Те налитаха от всички страни. Дотегна ми безконечното преместване на руля и смяната на платната. По цели дни само това правех — изскачах на палубата при всеки шквал, а после се криех в каютата като човече на пружина, което току изскача от своята кутийка. Силното блъскане на яхтата по вълните ме тревожеше, но за такелажа не се страхувах. Денонощната смяна на платната ме изтормози физически. Ругаех се, че се бях съгласил на толкова голям съд. Само си навлякох излишни неприятности.

Тази нощ намерих един буревестник на палубата и го преместих на по-удобно място на наветрения борд. Там е по-спокойно, отколкото на подветрената страна и птицата има за какво да се хване. Тя беше пухкава и охранена и не се отказваше от нито едно апетитно парче. Накрая излетя от палубата, но сякаш против волята си. Докато работех на бака, до мен падна една летяща риба.

На 19 септември появя насрещен южен вятър и аз можех да се движа само на изток-югоизток. На ляв галс можех да се държа по-близо до вятъра, но предпочетох да се спусна на изток, като предполагах, че югоизточният пасат, в чиято област щях да навляза всеки момент, и без това ще ме отклони на запад.

Рано сутринта на 20 септември смених галса, после половин час подреждах платната в най-изгодното положение и регулирах автоматичното управление. „Джипси Мот“ се движеше срещу силен вятър със скорост 22 възла. Много усилия ми струваше да я държа през всичкото време в остър бейдевинд. Яхтата се блъскаше силно о вълните, а те идваха по три-четири една след друга и обръщаха носа ѝ срещу вятъра. Тя заставаше в левентик и спираше. В 10,40 часа сутринта изчислих, че най-после съм навлязъл в зоната на югоизточните пасати. Вдигнах тристафутовия кливер на мястото на щормовия. В дневника записах следното оплакване: „Изглежда, съм много слаб: всичко ми коства големи усилия. Много ми е трудно, защото краката ми никак не са устойчиви. Стига за яхтата, сега малко за душата. Прекрасен ясен ден — синьо море и бели облаци; каква чудесна промяна“.

Вечерта на мястото на грота вдигнах трисела заради югоизточния пасат. Прекрасна вечер и прекрасно плаване. „Джипси Мот“ се движеше с попътен вятър и скорост 5,5 възла в посока $11^{\circ} 15'$ южно от запад. Именно сега ми предстоеше да премина един от най-тежките преходи на плаването. Ето какво беше положението. От точката, където се намирах в този момент (4° с.ш. и 21° з.д.), старият път на клиперите леко завиваше на запад, през Южния Атлантк към остров Тринидат. Оттам посоката отново плавно завиваше на югоизток, минаваше близо до островите Тристан да Куня и пресичаше Гринвичкия меридиан на 40° ю.ш. Разстоянието по този път от точката, в която се намирах, до точката, където клиперите заобикаляха нос Добра надежда, беше около 5000 мили или 700 часа при скорост от 7,14 възла. Първите 1500 мили по пътя на клиперите минаваха през зоната на югоизточните пасати. В същото време нос Добра надежда оставаше в югоизточна посока, така че както клиперите, така и „Джипси Мот“ трябваше да плават поне 1500 мили при насрещен вятър. Бях напълно сигурен, че ме чака преход, където „Джипси Мот“ непременно ще се отличи. В тихите води на Солент бях проверил, че тя се държи срещу трийсетвъзлов вятър почти така остро, както дванайсетметровките. Когато проектирах плаването, предвиждах възможността да извърша стодневен преход в тази зона много по-остро срещу вятъра, отколкото клиперите по онова време. С други думи, бях решил да съкратя този преход към нос Добра надежда с не по-малко от

800 мили. Именно затова подготвих много внимателно яхтата и платната за твърде остър курс срещу югоизточния вятър. Той се беше превърнал в идеален лек бриз, а морето се успокои. Гледах океана и ми се струваше, че предишните грамади станаха безобидни вълнички, но те така подхвърляха „Джипси Мот“, че само три от тях можеха да намалят скоростта ѝ с $3/4$ от възла. След първата вълна скоростта спаднаше от $5\ 1/2$ възла на $4\ 3/4$. След втората — на 4, а след третата — на $3\ 1/4$ възла. Още една-две такива вълни и яхтата щеше да се обърне с нос към вятъра и да спре. Единственият начин да избягна това, без да изключвам автоматичното управление, беше да сляза с 20° по-ниско от курса. Това означаваше, че не мога да плавам срещу вятъра в по-остър курс, отколкото клиперите. Планът, на който толкова бях залагал, рухна. Един от най-мръсните номера на „Джипси Мот“, който щеше да ме измъчва до края на плаването, беше обръщането срещу вятъра и спирането на яхтата.

Тежък и уморителен преход! Като водех „Джипси Мот“ остро срещу вятъра, тя започваше яростно да се блъска о вълните, а това заплашваше да повреди корпуса. Въпреки това трябваше с всички сили да гоня скорост, иначе щях да изостана безнадеждно от клиперите. Радиоконтактите бяха лоши и имах трудности с батериите, които не се зареждаха докрай. Нощем ме мъчеха болките в краката, не ме оставяха да спя повече от два часа и ме отпуснаха едва след като се изправех. С една дума, никога не можех да се наспя. Беше горещо и непрекъснато се потях; не знаех дали тялото ми не губи прекалено много сол. Реших да пия по половин чаша морска вода на ден, за да си набавя сол.

Сутринта на 21 септември се събудих и намерих яхтата обърната на изток, а всички платна прехвърлени назад. Сигурно вълните бяха обърнали носа на яхтата срещу вятъра, тя е спряла, а платната са се прехвърлили на другия галс. Отпуснах грот-шкота, след което гротът се върна на мястото си. После бавно обърнах яхтата по вятъра и я върнах в предишното ѝ направление. По обяд видях танкера „Африкън Нептун“, който щеше да бъде единственият кораб за следващите два месеца. Бях на два градуса северна ширина и $21^\circ 43'$ з.д. Танкерът ме последва, направи завой и се приближи откъм наветрения борд. Винаги ме обзема страх, когато в открито море към яхтата се приближи някой параход. Ако дойде откъм наветрената страна, той отнема всичкия вятър на яхтата и тя загубва управление. Корабът

започва бавно да дрейфува по вятъра и клатещата се яхта може да повреди краспиците и такелажа си о борда му, както се случи с Дейвид Луис по време на трансатлантическото състезание за самотници през 1960 година. Но „Африкън Нептун“ се намираше в надеждни ръце и аз нямаше от какво да се страхувам. Капитанът ме попита с какво би могъл да ми помогне, трябва ли ми нещо специално. Беше много мило и любезно от негова страна. По това време аз се опитвах да ремонтирам трюмната помпа и наоколо бяха разхвърляни всякакви части. Когато видях приближаването на кораба, слязох в каютата, за да взема флагчетата с моя отличителен знак GAAKK, а на връщане грабнах сигналната лампа и мегафона. Опитах се да им сигнализирам с лампата, но те не ѝ обърнаха никакво внимание. След като параходът изчезна зад хоризонта, отново се заех с трюмната помпа. В трюма се беше насъбрала много вода. Вълните, като прехвърляха палубата, попадаха в клюза на котвената верига и оттам в трюма. Опасявах се, че ще трябва да изгребвам водата с кофа, ако не поправа помпата. Най-после открих повредата — един гумен клапан не прилягаше добре. Отстраних дефекта и помпата заработи. Горд от успеха си, аз отскочих до бурето. Мисълта, че в тази жега бирата стои недостижима, беше убийствена. Проверих да не би да се е повредил въздушният клапан или да се е изкривила отводната тръба. Всичко беше в ред. Дойдох до заключението, че цилиндърът с въглероден двуокис изпуска и не достига налягане, за да изпомпа бирата.

Тази вечер записах в дневника: „Не ми е ясно защо никога нямам апетит. Сега е девет часа вечерта и откакто се е стъмнило, са минали час и половина, а аз не чувствавам никакъв глад. При това на закуска изядох само две филии хляб със сол, а на обяд — една филия с райвита, фурми и сирене. С чая не ядох нищо“.

Пресеях еkvатора на 22 септември. Вълнуващ момент. В 12,00 часа местно време вземах височината на слънцето. Отначало търсех отражението му в огледалото на секстанта, който както винаги беше обърнат на юг. Бях поразен, когато слънцето се оказа на североизток. Сега разбрах, че при движението си на юг го бях изпреварил и то беше останало на север от мене. Пристъпих към наблюденията. В момента, когато слънцето пресичаше меридиана, бързо се завъртях; едва обърна лице на североизток, след няколко секунди гледах на северозапад. Беше много сложно да се взема височината на слънцето

при такива условия. За да се постави вертикално на слънцето и на морето, секстантът трябва бавно да се поклаща като махало, докато улучи посоката, в която височината на слънцето спрямо хоризонта ще се окаже най-малка. Тези махалообразни движения на секстанта придвижват отражението на слънцето по плоската дъга на хоризонта и вие трябва да решите къде ще докосне то хоризонта.

От няколко дни се състезавам със слънцето. То се движи на юг и предвещава зимата на северното полукълбо. Аз го надбягах с 22 мили, защото точката върху земната повърхност, лежаща на вертикалата от слънцето в този ден, се намираше на 22 мили северно от екватора. Прибрах картите за Северния Атлантик и извадих комплекта за Южния. Преминаването от един океан в друг беше наистина вълнуващо.

Когато слънцето се намира точно над тебе, целесъобразно е при определянето на курса да се направят няколко определяния на местоположението по звездите. За щастие нощта се случи ясна и звездна. Тъкмо се питах коя е тази ярка звезда близо до Канопус, когато забелязах, че се движи! Колко са величествени тези спътници или по-скоро мисълта, че са пуснати от човека! Но най-внушително е, че блестят като звездите.

По това време се разкри и вторият порок на „Джипси Мот“. Когато вятърът утихваше от време на време, аз записвах в дневника си, че плаването протича прекрасно. Уви, само след няколко минути или часа незабавно следваше оплакване колко трудно се удържа „Джипси Мот“ по курса. Дневникът е изпъстрен с такива записки: „Джипси Мот“ се отклонява към вятъра и губи ход... Прави прекалено голям крен и силно се клати... Автоматичното управление не се поддава на регулировка и не поддържа яхтата по курса... Сега яхтата излиза от бакцаг. Пак трябва да се залавям с нея, по дяволите! Когато вятърът превиши 20 възла в час, ударите о вълните стават непоносими, а кренът от 40° е прекалено голям... Според мен крилото на автоматичното управление се превърта при някои особено силни удари... Яхтата се движи в бейдевинд на 65° от направлението на вятъра (тя трябва да плава в бейдевинд максимум при 50°).

Отсега нататък освен при тих вятър и спокойно море аз водех безконечна борба да държа „Джипси Мот“ по курса и остро срещу вятъра. По едно време смятах, че автоматичното управление не се

справя с румпела, но после успях да открия истинската причина. Един ден стоях на палубата, загледан напред, когато вятърът при един порив увеличи скоростта си от 20 на 25 възла. Яхтата се наклони още повече и за мое удивление форщевенът се отмести над водата на около 30° в подветрена посока. Приличаше на нож, който маже масло на филия хляб. Това, което ме беше тормозило и озадачавало толкова време, изведнаж ми се изясни: в момент на крен за яхтата съществуваше един критически ъгъл. Щом съдът се изправяше с един-два градуса, той започваше да се насочва по посока на вятъра и губеше ход. Ако обаче съдът се наклонеше на повече от един-два градуса от критическия ъгъл, предната му част се плъзгаше към подветрената страна. Тогава яхтата още повече лягаше на борд, придобиваше съвършено различни мореходни качества и летеше през глава, като изменяше посоката си с 30° към курса. По този курс „Джипси Мот“ се носеше със състезателна скорост, но за какъв дявол ми трябваше това, щом като беше различен с трийсет градуса от необходимата посока. Когато вече бях открил този трик, аз си обясних нещо, което също ме беше озадачавало. За да се увеличи ъгълът спрямо вятъра с 5–10° при курс остър бейдевинд, обикновено се отпуска грот-шкотът и носът на яхтата незабавно се извърта на няколко градуса към подветрената страна. С „Джипси Мот“ беше точно обратното: за да се измени курсът към подветрената страна с няколко градуса, платната трябваше да се натягат! Това променяше ъгъла на крена и тя се втурваше в подветрената посока с огромна скорост.

На 23 септември за първи път ядох от кресоновата салата, която бях отгледал на яхтата. Приготвих я с майонеза, малко чесън и стафиди и ми се стори много вкусна. Бях решил да отгледам още една реколта салата, но ме тревожеше това, че нямах желание да върша нищо. Всичко, което трябваше непременно да се прави или да се запомни (например поливането на салатата), ми се струваше непосилно бреме. През деня по време на горещината на палубата беше страшен пек; в каютата — също: 83° в пет часа следобед. Щеше да е много приятно, ако можех да отворям светлинните люкове, но през тях веднага се стичаше пяна. Отгоре на всичко разбрах, че е тройно бреме да се занимавам с това при постоянен крен между 20 и 30°. Освежавах се, като се поливах с кофи морска вода в кокпита.

Яростното блъскане на яхтата в огромните вълни беше непоносимо. Те се пораждаха при вятър над 20 възла в час, а 40° крен вече е много. Непрекъснато си повтарях, че трябва да свикна с това, защото югоизточните пасати не са леки зефири.

Реших да проверя плодовете на борда и да изхвърля всичко гнило. Открих, че имам добре запазени още седем портокала, дванайсет ябълки, тринайсет лимона и около дузина грейпфрута (тях забравих да ги преброя). Общо взето, изглеждаха добре: бяха сложени в специални мрежи и всеки плод поотделно беше увит в лигнин.

Опитах да се свържа с Кейптаун, но безуспешно. Телефонистът в Кейптаун каза, че ме чува на втори диапазон. И аз го чувах слабо от време на време, докато един креслив женски глас не заглуши всичко.

Все пак имаше и хубави моменти. Нощта срещу 24 септември беше прекрасна и ми се искаше да я прекарам в кокпита. „Джипси Мот“ плаваше отлично със скорост 6 2/3 възла. На опънатия грот ясно се очертаваше лунният сърп. Водната повърхност беше почти гладка. Щях малко да си почина от блъскането по вълните. Изчислих, че ще продължа да се движа срещу вятъра още 1250 мили.

Много се радвам, че поправих своя стар електрически часовник. За първи път го взех със себе си на „Джипси Мот II“ през 1957 година. Часовникът през зимата стоеше в къщи в моята спалня. Но внезапно спря. Увеличих напрежението, завъртях до край регулатора в специалния отвор на задния капак и той проработи. Надявам се това да го подмлади. Сетих се за Джошуа Слокъм и неговия часовник с една стрелка, който той варил в масло.

На 24 септември се навърши четвъртата седмица, откакто съм на път. Бях изминал 3887 мили със средна скорост 138,6 мили в денонощие. Наруших обичайното си правило да пия само вечер. Този ден беше наистина подлудяващ с безкрайното вдигане и сваляне на платна, без да мога да накарам „Джипси Мот“ да държи определения курс. Най-после се ядосах, оставих я да прави каквото си ще и влязох в каютата. Не беше време нито за обяд, нито за чай. Изпих си чашата джин с лимонов сок и изядох предпоследната дажба от превъзходното шотландско сирене, един от най-добрите видове, които някога съм вкусвал. Изядох и последното прясно масло. То беше английско и го пазех за най-накрая. Най-учудващото беше, че маслото не граняса въпреки тропическия климат.

Нови неприятности с автоматичното управление. Въжетата, които го свързват с румпела, се бяха износили и аз с мъка поставих нови. Струваше ми се, че укротявам полуобязден кон без юзда. Дълго си играх с централния управляващ блок на румпел-тросите, като се мъчех да го регулирам по-добре. Бедата беше там, че щом застанех на кърмата, „Джипси Мот“ се опитваше с всички сили да ме хвърли във водата и започваше да скача по вълните с намерение да избие всичките ми зъби. После се обръщаше по вятъра и аз трябваше да се хвърлям към румпела, за да не тръгне тя назад и да стане жертва на стихииите. Смазах въжетата на местата, където най-много се триеха. Трябваше да се сетя за това по-рано. Отново се опитах да вляза във връзка по радиото с Кейптаун, но същият силен женски глас на неговата вълна заглуши всичко.

На 25 септември, неделя, часовникът от масата падна върху корема ми и ме събуди. Нямах как, трябваше да се хващам за работа. „Джипси Мот“ плаваше спокойно. На небето имаше черни облаци, но не бяха много. Отпуснах зарифения грот и поставих генуезкия стаксел на мястото на по-малкия. После се заех с преглеждането на яйцата — нещо, което все отлагах.

Миризмата им повече не можеше да се понася; или нейният източник трябваше да се изхвърли зад борда, или аз. Изпразних кутията и открих счупените яйца, които миришеха непоносимо. Състоянието им ме тревожеше. Обвивката от пчелен восък, която направих на част от тях по препоръката на един приятел, излезе несполучлива: жълтъкът беше залепнал от вътрешната страна на черупката, а в някои яйца видях черни петна, които сметнах за плесен. Но омлетът, който си направих от две от тях, не излезе лош. Изглежда, че с богатото си въображение човек се гнуси от мисълта за развалено яйце, а то всъщност може да е съвсем запазено. Почистих кутията, изхвърлих счупените или явно развалените яйца с надеждата, че вече всичко е наред.

Всяка нощ вятърът духаше със сила, не по-малка от шест бала. Забелязах, че следобед барометърът спада с две-три деления, а през нощта се покачва. Тази неделя на свечеряване духаше както винаги. Яхтата плаваше под всички платна и аз се питах дали такелажът ще издържи. Когато скоростта на вятъра се увеличи от 20 на 24 възла, съдът започна да се блъска силно във вълните. Помислих, че за това е

виновен черният облак над мен и че поривът на вятъра скоро ще спадне. Не ми се искаше да сменям платната, ако можех да го избягна. Оставих всичко, както си беше. Времето се оправи. В по-големите ширини температурата спадна и аз започнах да спя с вълнено одеяло.

Плаването в силен вятър не беше приятно. Огромни вълни внезапно задържаха яхтата и тя се обръщаше в наветрена посока, като че ли „форсирана“ от автоматичното управление. Струваше ми се, че точно това и става, и излизах да го поставя по вятъра. Една маймуна и един слон в екипажа нямаше да са ми излишни — маймуната да се справя с въжетата при крен 35° и повече, а слонът да поема румпела, когато яхтата загуби управление по време на шквал.

В понеделник вечерта на 26 септември тъкмо се бях наместил удобно в койката, погълнат от Мегре и „Дългата Върлина“, когато на кърмата се разнесе силен удар. Заплющя голямо платно и помислих, че нещо се е счупило в автоматичното управление. Изскочих бързо на палубата, но преди това надянах спасителния пояс. С облекчение видях, че се беше скъсал един от румпел-тросите. Свалих обтегача на спинакер-гика и го поставих на негово място с надеждата, че ще издържи. Поради силния вятър и бурното море тази операция ми отне доста време. Все пак успях да свърша всичко и отново се прибрах в каютата. Бях страшно уморен: едва гледах. Не ми беше писано да спя дълго. Вълните така блъскаха „Джипси Мот“, че долу не можеше да се спи. Отново се качих на палубата и свалих грота. Чак тогава успях да заспя спокойно.

След два часа станах с намерение да се кача на палубата и отново да вдигна грота, но реших първо да изпия чаша горещо какао. Докато си пиех какаото, вятърът достигна скорост 25 възла и аз не вдигнах грота, а малкия стаксел. Онази сутрин за малко не дойде краят на моето приключение. Случи се един нелеп инцидент. Добре че се отървах. Времето продължаваше да е бурно и „Джипси Мот“ се мяташе по вълните. Отидох в галюна на носа. Вятърът отвори два пъти вратата и аз я блъсках обратно, но тя пак се отвори, трясна се силно в преградата, удари ме с бравата по челото и ми изби очилата. Ударът разкъса кожата на челото на два инча над окото и почти ме зашемети. За учудване очилата не бяха пострадали, а на раната беше достатъчно да сложа малко йод. Отървах се по някакво чудо, иначе представете си

какво щеше да стане, ако ме беше ударила в окото и ми беше счупила очилата!

На следващия ден проблемът беше бръсненето. Не можех да използвам огледалото в предния галюн, защото при крена на яхтата едва ли щях да се задържа в положение, удобно за бръснене. Наложих се да се бръсна в каютата с огледалце в ръце над кофа с вода. Споменавам това, защото някои мислят, че да се бръснеш на яхта, трябва само да вземеш бръснача, и се чудят защо мореплавателите са толкова немарливи.

Здравите лагери на автоматичното управление, изглежда, доста се бяха разхлопали и аз започнах да се безпокоя за работата на цялото устройство. Вече твърде много неща се оказваха дефектни.

Независимо от усилията, които бях направил да сортирам яйцата в кутията, нещо не беше в ред. Не можех да понасям миризмата им в каютата, затова я изнесох в кокпита и я сложих в кърмовия люк. Четиринадесет дузини яйца, развалени или не, са доста неудобно нещо за съхранение в бурно море. Струва ми се, че този прекалено голям пакет е бил изпускан на земята, преди да се озове на яхтата, и миризмата идваше преди всичко от счупените яйца. Те издържаха само още няколко дни. Вонята ставаше все по-силна. Най-после изхвърлих сандъка в морето. Не го изпуснах от очи, докато не потъна. Не се налага често да се хвърлят през борда четиринадесет дузини яйца. Това беше голяма загуба за мен.

Увлечен в историята с яйцата, малко изпреварих събитията. Следобед, след като се обръснах, се случи нещо странно. Бях решил да изпомпам водата от трюма, за да проверя дали работи помпата. Не очаквах да направя повече от няколко изпомпвания, защото редовно хвърлям по един поглед в трюмовете, а тази сутрин там нямаше вода. Започнах да изпомпвам почти автоматично и съм се унесъл, когато изведнъж усетих, че вече помпам дълго време. Усъмних се да не би някой от клапаните на помпата да не е в ред и да изпомпвам една и съща вода. Отидох да търся пръчка, за да бръкна в долния край на маркуча, но открих, че от носовия галюн тече вода. Изглежда, бях забравил да затворя винтила на бордовия водопровод, когато се отказах да се бръсна там и се преместих заедно с бръснача и приборите в каютата. Междувременно водата тихичко пълнела яхтата през отворения винтил.

В края на тридесет и втория си ден по море (28 септември) аз се намирах на 1940 мили от точката на четиридесетия паралел, където щях да пресека Гринвичкия меридиан. В своя тридесет и втори ден „Къти Сарк“ е била на 1900 мили от точката на пресичането на меридиана. Значи за това време „Къти Сарк“ ме е изпреварила само с 40 мили. Времето застудя и аз започнах да обличам вълнена риза и дълги панталони в каютата. Чувствувах студеното дихание на Антарктика!

След ободряващото изчисление за пътя на „Къти Сарк“ следващият ден, 29 септември, започна лошо. Открих, че левият кърмови шкаф беше залян с вода. Реших, че грот-гикът с прехвърлянето си при смяната на галса е теглел силно обтегача, разклатил е обуха и палубата е протекла. Досаден инцидент, защото шкафа беше пълен с книги и всичките бяха подгизнали. От предпазливост изпомпах трюма с 35 изпомпвания. Надявах се тази вода да е дошла от носовия трюм.

Като приключих, забелязах, че панталоните ми падат и непрекъснато трябва да ги вдигам. Премерих си талията и се оказа, че обиколката ми е стигнала 30 3/4 инча — съвсем като госпожица. Несъмнено бях отслабнал. Не се учудвах, но ми се искаше да имам по-голям апетит. Някой път яденето ми доставяше удоволствие, но в много случаи трябваше почти насила да се тъпча. Почерпих се с един джин, което беше грешка от моя страна, защото бях забелязал, че той обикновено докарва шквал и тежка работа на палубата.

Моето суеверие се потвърди. Щормът дойде от юг-югоизток и морето ужасно се разбушува. Той се спусна срещу мен, така че нямах кой знае какъв избор. Помъчих се да остана в койката, но оттам ме изгони силна болка в крака. Опасявах се от нови неприятности, които можеха да се струпат върху мен след всеки джин (или шампанско). Реших за разнообразие да превключа на горещо бренди „със“. Не мога да си спомня какво имаше предвид Джоръкс с това многозначително „със“ — може би със захар и лимон. Във всеки случай моето питие излезе отлично и много ме ободри. Щормът малко стихна, но океанът още ревеше и яхтата с труд си пробиваше път напред с рифован бизан и щормови кливер. Чашата бренди ме стимулира да свърша някои работи по палубата. Смазах две лебедки, които бяха заяли предишната нощ. Освен това сложих още едно въже на автоматичното управление.

Това беше крайно необходимо, защото лебедките и автоматичното управление ми бяха създали адски главоболия в суматохата на предишната нощ. Ето какво се случи. Мислех, че нямам нужда от смяна на галса, прибрах се и си легнах. Събудих се от силно плющене на платната: „Джипси Мот“ беше направила самостоятелно поворота оверцаг. Трясъкът и плющенето в тъмнината бяха достатъчни да хвърлят в паника и слон. Аз омотах спасителното въже около кръста си и без да имам време да се облека, изскочих на палубата бос и по пижама. Тъй като предните платна се бяха прехвърлили, реших да приема това положение и да оставя яхтата на ляв галс. Опитах лебедките, но нито една не работеше. После заяде автоматичното управление: крилото се беше притиснало към борда и се беше заклонило. Въпреки титаническите ми усилия не можах да го изправя. Наложих се да се помотая с румпел-тросите и едва когато съдът тръгна, да се заема отново с автоматичното управление. Работата се оказа сложна. Автоматичното управление е съединено с румпела, а натоварванията върху него са много големи. Беше трудно да се управлява с него при помощта на румпел-тросите. Всички тези мъчителни усилия трябваше да правя при светлината на електрически фенерчета. Със силното осветявах автоматичното управление, а с обикновеното — обичайните палубни работи. Докато се занимавах с тези неща, едно празно шише, оставено на седалката в кокпита да се суши, за да сложа в него парафин, изхвъркна и ме удари по палеца на крака (нокътят после почерня). Тази последна случка ми дойде добре, защото ми показва колко е абсурдно да приемам всичко прекалено сериозно. Можех ли да се учудвам тогава, че слабея?

ГЛАВА ПЕТА

ЖАДУВАМ ЗА ВЯТЪР И ДЪЖД

На 1 октомври, пет седмици след тръгването, отново изпитах глад и си направих прекрасна закуска. Бях спал спокойно и се събудих истински отпочинал. Отидох на палубата и смених щормовия кливер с работния. Това ми отвори апетит, а морето ми подари една летяща риба. Изчистих я, изпържих я и тази закуска остана незабравима за мен. Ето и менюто:

1 грейпфрут (една част от него изхвърлих, защото беше почнал да загнива)

2 картофа, изпържени с рибата

2 филии черен хляб с масло и конфитюр от портокали
чаша и половина кафе.

Когато се справих с всичко това, аз се качих на палубата, да вдигна още някое платно.

Между 32-ия и 35-ия ден от плаването загубих доброто си положение по отношение на „Къти Сарк“. На 33-ия, 34-ия и 35-ия си ден тя е правела ужасно бързи преходи в сравнение с мен и докато в 33-ия ден я гонех само с 40 мили, то на 35-ия ден бях изостанал с 352 мили. Това беше обезкуражаващо и от време на време ме обземаше дълбоко отчаяние. Чувствувах, че яхтата е прекалено голяма, за да я овладявам в трудни моменти. А когато трябваше да ставам посред нощ при някоя нова бъркотия с тежка работа по палубата, съвсем ми причерняваше. Обичах да си мечтая колко различно би било да си на яхта с пълен екипаж на борда и да си готов да се справиш с най-трудни условия във всеки момент. Тези настроения минаваха, особено когато успявах да си поспя спокойно няколко часа. Това ме преобразяваше и аз с удоволствие се залавях за всички належащи работи. Поливах си градинката и засявах нови семена на местата, където бях обрал салатата. Пусках си и музика. Колко прекрасен може да изглежда животът, когато всичко върви гладко и имаш хубава музика! Когато слушах концерта, записан от Джайлс на магнетофона, разбирах, че

приемам живота прекалено сериозно и се безпокоя за неща, които всъщност нямат значение.

Югоизточният пасат се задържа по-дълго, отколкото очаквах, защото според средните данни от три дни трябваше да имам североизточни ветрове. Те щяха да ме подгонят напред, без да се блъскам в безкрайните щормове, които ме биеха право в лицето.

Вечерта на 1 октомври все още бях в югоизточната пасатна зона и се оплаках в корабния дневник, че „сякаш съм обречен да плавам вечно на юг“. Нощта беше непрогледна, но когато се качих на палубата, очите ми постепенно свикнаха. Усетих някаква промяна. По-късно записах: „Матросите на клиперите е трябвало да познават въжетата като пръстите на ръцете си, защото са нямали никакво осветление. Ако човек е на вахта, очите му свикват и той започва да вижда удивително добре в непрогледната тъмнина. И все пак на екипажа на клиперите, както и на мен, от време на време се е налагало стремглаво да излита от койките и да се хвърля на палубата — «Всички на палубата!» След четири часа излязох от областта на пасатите. Не можех да повярвам на очите си, когато видях на компаса, че лежа на румб юг-югоизток. За първи път, откакто бях пресякъл екватора, можех да се насоча към Гринвичкия меридиан на 40° южна ширина. Намирах се на 300 мили югоизточно от остров Тринидад.

Вятърът се усили до 24 възла в час и в очакване на буря от североизток аз отпуснах всички шкоти и взех два рифа на грота. Но бях сгрешил, защото вятърът спадна до 18 възла в час. «Джипси Мот» плаваше отлично и чудесно следваше курса. Дори престанах да се безпокоя. Този ден стана едно много лошо произшествие: опитвах се да поправя Люмъровия механизъм, който застопоряваше пълзуна на грот-шкота, когато изпуснах най-голямата си и най-незаменима отвертка през борда.

През нощта на 2 октомври видях Южния кръст за пръв път от 1938 година, когато се връцахме с Шейла от Нова Зеландия. Беше вълнуваща гледка, въпреки че една от четирите звезди междувременно беше избледняла и това загрозяваше красивото съзвездие.

Сега се намирах в пустинна област на океана, рядко посещавана от кораби. На около 75 ярда от яхтата видях голяма птица. Заприлича ми на албатрос, но можеше да бъде и буревестник. Окачих в каютата

красивия шал на Шейла с изображения на коне и карети. С ярките си тонове той оживи помещението.

В понеделник на 3 октомври измерих количеството на прясната вода и открих, че ми бяха останали само 21 галона освен бидона (около 2,5 галона), който синът ми Джайлс ме накара да взема като последна резерва. Изключих го от изчисленията си като сигурен запас. Това беше тревожно, но не и критично обстоятелство. Когато тръгнах, аз знаех, че на борда нямам достатъчно вода, за да изкарам до Сидней. По време на шестте седмици плаване бях задоволявал всичките си нужди от прясна вода и разчитах, че ще мога да напълня резервоарите си, преди те да се изчерпят. Но бях подценил нуждата от прясна вода, особено двукратното поливане на градинката ми всеки ден. Много други неща също изискваха прясна вода — печенето на хляба, сушените зеленчуци, млякото и яйцата на прах. Картофи можех да варя и в морска вода, но ориз — не. Не дооценявах нуждите си и бях преувеличил възможността да събера дъждовна вода. Понякога, по време на шквал, валеше дъжд, но не в необходимите за събиране количества. Осъзнах, че бях направил грешка в пресмятанията си — такава грешка, която може напълно да провали по-продължително плаване с малка яхта, макар и да не е от значение за плаване от една-две седмици. Моята система за събиране на прясна вода се състоеше в събиране на стичащата се по грота дъждовна вода в кухия гик и отвеждането ѝ по тръба в резервоарите. Не бях пресметнал, че дъждът обикновено е придружен от силен вятър и тогава гротът е свален. Дори и да е вдигнат, водата ще е така смесена с пръскащата морска пяна, че няма да е годна за пиене. Трябваше да приспособя бизана за събиране на дъждовна вода, защото в бурно време той стои вдигнат, докато гротът е свален. Счита се, че половин галон (четири пинти) сладка вода на ден е напълно достатъчен за човек при нормални обстоятелства. В това, разбира се, влиза и водата за пиене и за готвене и нито капка за миене или пране. Половин галон на ден е дажбата на старите платноходи. При такова разпределение моите 21 галона щяха да ми стигнат за 42 дни. Изглеждаше просто невероятно, че през това време няма да завали, за да си попълня запасите. Но на дъжд не можех да разчитам. Бях поразен, когато открих, че през цялото това време в морето нито веднаж не беше валило. Колко трябва да издържа с моите 21 галона? Не се знаеше какво ще стане, ако по една или друга

причина изобщо не падне дъжд или пък аз не мога да го събера в резервоарите? Надявах се да пристигна в Сидней за сто дни, което означаваше още най-малко 65 дни в океана, но можех да пристигна и за 120 или 140 дни. Можех да счупя мачта или радиото ми да излезе от строя и с месеци да дрейфувам в тези пустинни води. Беше малко вероятно, но можеше да се случи. Реших да не харча повече от половин галон на ден и да водя сметка за всяка пинта вода, която използвам. Ако успея да се справя с една кварта на ден, водата щеше да ми стигне за 80 дни.

Сякаш за да ме успокои, през нощта налетя силен шквал, придружен с дъжд. На другата сутрин намерих каната, която оставих в кокпита, за да разбия в нея яйчен прах за омлет, пълна с вода. Към обед пак заваля. Изтичах на палубата да сложа найлоновата тръба за събиране на дъждовна вода от гика. Дъждът спря внезапно. Следобед отново налетя силен шквал. Отново поставих тръбата и събрах около една пинта възсолена вода. Изучих пътя на всяка капка, която се стичаше от платното в гика, а оттам в отвеждащата тръба. Скоро забелязах, че методът за събиране изисква подобрене. Водата се стичаше от платното в улея по направляващата релса, но тъй като в нея имаше отвори за нитове, голяма част изтичаше и се губеше през тях. Между два шквала измислих начин да избягна това. Когато следващият налетя, успях да събера една кофа сладка вода (около галон и половина). Вкусът ѝ пак беше възсолен, но това изглеждаше неизбежно, защото се смесваше с пяната по време на шквала и със солта, напластена на платното отпреди. Все пак водата можеше да се пие, макар и не в големи количества. Ставаше и за готвене. Уверих се, че около два часа хубав проливен дъжд ще измие солта от платното и ще напълни резервоарите ми с прясна вода.

Но такъв дъжд не заваля. Валеше, но или по време на шквалове, когато пръскаше много пяна и не си струваше да събирам водата, или пък придружен от щормови вятър, който ме принуждаваше да свалям грота, и тогава не можех да събера нищо. На 14 октомври водата намаля до 16 галона (заедно с резервния бидон на Джайлс). Като имах предвид, че на 4 октомври по време на шквала бях «спечелил» 1,5 галона, излизаше, че все още харчех повече вода, отколкото предвиждах. Направих още по-строго разпределение.

За разлика от водата храната не ми създаваше грижи, защото запасите ми бяха достатъчни. Вярно е, че привършвах нещата, които най-много обичам. Изядох последния грейпфрут и последния портокал. Докато дъвчех с удоволствие последния портокал, си помислих, че всъщност той е докаран от Южна Африка и е направил почти пълен кръг. На 14 октомври изядох последния картоф. Съжалих, че не бях взел повече, защото много ги обичам, а освен това се бях запазили добре. Развалянето на четиринайсетте дузини яйца беше тежка загуба. Добре че имах яйца на прах. Имах и картофи на прах, но за всичко това беше нужна вода, така че от тях трябваше да се въздържах. Сега, като си мисля за този етап от плаването, идвам до заключението, че единствената беда в моето хранене са били недостатъчните белтъчини. Но как можех да го знам тогава?

Липсата на дъжд се компенсираше с приятното време, чистото небе и спокойното море. Бях разочарован, че не мога да плавам по-бързо, но се стараех да се отнасям към това философски и се наслаждавах на прекрасното време. Срецах много птици и винаги ми доставяше удоволствие да ги наблюдавам. Назначих се за съдия на птичите спортни състезания и присъдих първа награда за грациозен полет на морския гълъб. Видях няколко албатроса, но в тази част на океана те бяха дребни птици, с размах на крилето, не по-голям от четири фута. Тези трябва да са младоци, мислех си аз. По-големите сигурно вият сега гнезда. Някакви шоколадовокафяви птици следваха яхтата. Мисля, че бяха вид буревестник, който моряците от клиперите са нарекли «кокошката на Добра надежда». От време на време кацах на групички върху водата и каканижеха също като кокошки. Но съвсем не бяха толкова питомни, колкото изглеждаха, защото видях как една от тях нападна буревестник.

Колкото се развълнувах, толкова се и изплаших, когато видях едно голямо млекопитаещо да преминава бързо покрай кърмата. Отначало помислих, че е косатка. Тези свирепи хищници убиват китовите, като скачат върху гърбовете им, докато ги изтощят. Чудех се какво ще правя, ако косатката започне да скача върху «Джипси Мот». Тази мисъл не беше приятна и аз извадих пистолета да ми е под ръка. Надявах се, че с него мога да изгоня разбойника. Но не съм сигурен дали беше косатка или не.

Освен грижите за водата през цялото време имах неприятности и със зареждането на акумулаторите. Генераторът не даваше нужното напрежение, а при самото зареждане се налагаше да използвам твърде много гориво. През втората седмица на октомври ми бяха останали само два галона и се страхувах, че няма да ми стигнат до Сидней. Радиото имаше предимство при използване на тока, затова намалих всякаква друга употреба на електричество и седях без осветление. В системата за зареждане нещо не беше в ред, а не можех да разбера какво трябва да оправя. На 7 октомври намерих на две места къси съединения: едното между кабелите за високо напрежение и кожуха на генератора, а второто на три инча от него между два тънки, влизащи в него проводника. Беше ми крайно необходимо да се посъветвам със специалист, как да премахна тези нередности, и да питам дали мога да изключа изцяло генератора и да съединя акумулаторите пряко. Радиовръзката обаче беше толкова лоша, че едва успях да си предам координатите, а камо ли да предам едно твърде заплетено съобщение за работния режим на генератора. След един месец, в течение на който радиовръзката беше крайно лоша или съвсем се прекъсваше, най-после ми се удаде да установя добър контакт с Кейптаун и да изпратя съобщение на Джон Феърхол от вестник «Гардиън». Обясних му неприятностите с апаратурата и го помолих да се консултира с фирмата-производител. На 14 октомври отговорът пристигна.

Прекарах на радиотелефона повече от час и накрая имах чувството, че нервите ми ще се скъсат. Говорителят в Кейптаун имаше нисък глух глас и беше ужасно трудно да схвана дългата телеграма с инструкциите на първокласните инженер-механици. Стори ми се страшно сложно, особено като едва чувах думите. Трябваша хиляди обяснения, докато разбера някои термини, чийто смисъл не знаех и не беше подсказан от контекста. Легнах си уморен и подтиснат, а когато станах в 06,45 часа на другата сутрин, ме посрещна веселият звън на дъжда. Той скоро престана, но аз вече бях успял да си направя чай с пълен чайник прясна дъждовна вода. След като си свърших работата по палубата и регулирах платната, се заех с електротехниката. На едно място в телеграмата на Джон Феърхол ме питаха дали съм проверил натегнатостта на трансмисията на генератора. Не бях я проверил, защото в Плимут ремъците на генератора специално бяха регулирани и натегнати. Прерових справочниците на фирмата-производител и

открих указанието за проверка на трансмисията. В Плимут Сид Машфорд ми беше дал специален инструмент за натягане на задвижващите ремъци и аз реших да го използвам според изискванията на инструкцията, преди да разглобя генератора. Пуснах агрегата и получих ток със сила 22 ампера. Какво щастие! Бях открил причината за повредата. Заедно с това се ругаех, че излязох такъв дръвник да не я забележа по-рано. Истината е, че мразя моторите на борда на ветроходите; те са ми противни и аз ги занемарявам. Кризата за електричество и вода свърши едновременно — тази вечер аз се изтягах на койката, четях на осветление и слушах прекрасния шум на стичащата се в резервоарите дъждовна вода. За мой късмет сред книгите си намерих едно томче с приключенията на Мегре, което не бях чел. Сименон много ми допада. Според мен няма равен на него в психологическите характеристики на героите и в уменията да предаде атмосферата на действието. За разлика от скучните американски романи, където на цели страници се леят описания до най-големи подробности, а човек трябва да си блъска главата, за да открие макар и зародиш на образи, Сименон само с няколко щриха, завладяващи въображението, постига това. Съжалявам само, че не бях взел френски речник, защото тук-там срещях жаргон и непознати идиоми.

Въпреки тревогите ми около водата и акумулаторите аз се чувствавах добре. Тежката палубна работа ме изморяваше по-малко, отколкото в началото на плаването. Тогавя бях слаб и в лоша форма. Смешно ми стана, като помислих, че бях прекарал целия февруари в Южна Франция, за да се приведа в супер-форма. Когато прекалено педантично подреждаш нещата, сметките винаги излизат криви. Човек може би трябва да преодолява всичко с един замах, без да хаби прекалено много усилия за постигане на целта си. Говорех си в този дух, докато си вършех ежедневната работа. Болката в крака се върна и реших, че трябва пак да пия по малко морска вода. Много е важно да се поддържа соленият баланс в организма, иначе скоро започва да се чувства недостиг.

Щиловете се превърнаха в адска мъка. Понякога, като седях или лежах в каютата, тишината ставаше особено зловеща. Скърцането на преградата до рамото ми или на някой блок от палубата проехтяваше в гробната тишина на безбрежната пустош. Ден след ден аз чаках да дойде силен вятър от запад. В тези моменти остро усещах липсата на

екипаж, който да лови и най-малкия полъх, постоянно да мени галсовете и да използва най-изгодния курс. Аз не можех непрекъснато да сменям галсовете, защото трябваше да спя. А смяната на галс без кормчия е много изморителна, защото всяко изменение на курса изисква преместване и ново регулиране на автоматичното управление.

За пет дни (от 5 до 12 октомври) «Къти Сарк» ме беше изпреварила с 1140 мили. Щастието като че ли съвсем ме напусна, а и условията за скоростно плаване с изключение на щормовете бяха страшно неблагоприятни. Вятърът идваше или точно от посоката, в която се движех, или лекият зефир се редуваше с безветрие. С кисела физиономия аз си мислех за «Къти Сарк», която се е носела като вихър по на юг, в зоната на силните ветрове.

Разбрах, че съм направил голяма тактическа грешка: оказах се откъм неизгодната (северната) страна на огромна област с високо атмосферно налягане. Трябваше да се движа колкото мога по на юг, да пресека центъра ѝ и да се възползувам от западните въздушни течения — дори да вървяха съвсем косо в източна посока, пак щяха да са от полза. Усещах се като муха, заплетена в средата на огромна паяжина. Излязох голям глупак, защото тази област с високо налягане е добре известна и е обозначена на хидрографския атлас на САЩ и на метеорологическите карти на Британското адмиралтейство за Африка. Но макар и да разбирах каква глупост бях направил, като влязох в тази област, утешавах се с мисълта, че е много лесно да си умен, когато всичко свърши. Дори и да се бях опитал да я избягна, можех да се окажа в същата точка, където се намирах в момента. Беше ми много трудно да разгадая гигантския механизъм на времето. Опитах се да определя формата на областта с високо налягане, но не ми се удаде. Съдейки по ветровете, които духаха понякога, бих казал, че плавам на юг от област с ниско налягане, но как можеше това да се съчетае с приятното слънчево време и барометъра, който показваше 1035 милибара? Недоумявах.

«Джипси Мот» се носеше напред като призрак и често се налагаше да заставам на руля. Мечтаех за автоматичното управление «Миранда» на Джипси Мот III“, което щеше да работи идеално при тези слаби въздушни течения. Яхтата напредваше почти винаги по желаниния курс, макар че веднъж се качих на палубата и я намерих обърната с носа към къщи — на северозапад. Тя прекоси няколко

гладки като огледало участъка, широки около 30 ярда, по чиято повърхност тук-там изскачаха мехурчета. Не разбрах какво беше това. Ако областта с високо налягане можеше да се нарече яма, исках колкото може по-скоро да се измъкна от нея. Считах, че ако изляза от зоната на щиловете и непостоянните въздушни течения, ще намеря добри ветрове. Така че използвах всички възможности да поддържам скоростта на яхтата, стига курсът да не трябваше да се отклонява прекалено в страни от предназначения.

От време на време това спокойно, макар и разочароващо плаване, се прекъсваше от шквалове. Те рядко биваха продължителни, но бяха свирепи и аз трябваше да свалям платната. Когато шквалът отминаваше, веднага вдигах платното, което току-що бях свалил, защото никак не исках да губя скорост заради прекалено малката площ на платната. Това вдигане и сваляне нямаше край. Веднаж изчислих, че за един ден през ръцете ми бяха минали 4700 квадратни фута платна. Ето един доста типичен откъс от моя дневник (за 13 октомври).

06,05 часа. От левия борд свалих реята и спуснах платното, реята прибрах. Скорост 5,4 възла.

06,10 часа. Спуснах бизан-стаксела. Скорост 4,2 възла.

06,27 часа. Прехвърлих платната на другия борд. Скорост на този галс 5,1 възла.

06,43 часа. Вдигнах бизан-стаксела на противоположния борд. Скорост 6 възла.

07,05 часа. Наложих се да спусна големия генуезки стаксел, вдигнат на десния борд, тъй като пет-шест ракси са се откачили от щага. Пренесох на левия борд шкота и вдигнах другия „генуезец“.

07,47 часа. Вдигнах спинакера^[1] на десния борд. Смених една счупена ракса. Платното се опъна добре, но сега пък отказа автоматичното управление. Загубих известно време да го регулирам, преди да поема управлението на яхтата по курса. Уравновесих внимателно налягането върху всеки от румпел-тросите.

08,07 часа. Спуснах и отново вдигнах бизан-стаксела, тъй като въжетото на галсовия ъгъл се беше заплело. Вдигнатото платно се изду на вятъра.

08,10 часа. Свърших с прехвърлянето на платната. Надявам се, че промяната на вятъра няма да ме накара да направя всичко отново. Сега

ще взема височината на слънцето и после мисля да закуся. Стомахът ми вече е нетърпелив.

Този ден имах късмет, защото до обяд силният вятър не спря. Но после започна да духа обратно на часовниковата стрелка. В 13,00 часа се наложи да сваля генуезкия стаксел и бизан-стаксела. Докато спусках „генуезеца“, вятърът се върна на предишния румб и се оказа, че напразно бях свалил платното. Съвсем оклюмал, тъкмо мислех, че трябва да правя всичко отначало, когато вятърът пак се обърна против часовниковата стрелка и това оправда свалянето на платното. Платната на реи никак не са подходящи за самотен мореплавател, защото едва се държат на вятъра и се прехвърлят назад при първия удобен случай.

Тази Бенгелска област на високо налягане забави плаването, но пък ми даде възможност добре да си поспя. Когато се събудих след продължителен дълбок сън, аз се чувствавах освежен и готов да се справя с всичко. Лъсках печката в камбуза, метях пода, суших кърпите за съдовете и пешкирите. Един ден на обяд ядох пудинг с петмез. Беше консервиран полуфабрикат, който трябваше да ври 40 минути, но аз не се отказах от него. Оставих го нужното време и го изядох наведнаж, след като го полях със златистия сироп. Не винаги се гощавах така щедро. На другия ден след този пир реших да обядвам по-скромно, с хляб и конфитюр, и точно по средата на яденето, когато режах нова филия, задуха вятър: трам-та-там! Преди да изскоча в кокпита, „Джипси Мот“ се беше обърнала с носа назад. Наложих се да направя поворота оверцаг и да тръгна малко на запад, докато обърна яхтата на нужния курс. Този ден скромният ми обяд се проточи.

Престанах да се страхувам за водата. Поправих генератора и отново имах ток в изобилие. Всичко това внесе дух на оптимизъм, който, изглежда, се предаде и на „Джипси Мот“, защото след тази най-лоша седмица от плаването ние пресякохме четиридесетия паралел на юг от екватора и „ревящите ширини започнаха, ако не да реват, то поне да ръмжат“. Беше време да „завия наляво“ за прехода от 7000 мили на изток по пътя на клиперите. Това е един от най-дългите преходи за платноходи в света — 7000 мили по права линия на един и същ румб. Няма много места на земното кълбо, където може така да се плава.

[1] Англичаните наричат „спинакер“ голямо триъгълно платно, което се изнася на другия борд на грота при попътен вятър. Спинакер

се нарича още и платното, познато у нас под названието „балонен кливер“. Бел.пр. ↑

ГЛАВА ШЕСТА

РЕВЯЩИТЕ ЧЕТИРИДЕСЕТГРАДУСОВИ ШИРИНИ

По обяд на 18 октомври след обработка на данните от слънчевите наблюдения установих, че съм преполовил пътя до Австралия: до този ден бях изминал 7300 мили, а до Сидней ми оставаха 6570 мили. Сякаш за да отпразнува това постижение, денят като по магия се промени: вместо сив и намръщен, с оловни ниски облаци, покрили цялото небе, той стана ясен, безоблачното синьо небе засия, а тъмносиньото море заискри. Слънчевото време обаче не ме избави от работа. Имах неприятности с раките на генуезкия стаксел. Те постоянно се откачаха и трябваше да свалям голямото платно, за да ги закача отново. Наложих се да изоставя платното на палубата, защото, преди да се заема с раките, бях замесил тесто и трябваше да тичам да го сложа във фурната, преди да е спаднало. Оставих хляба да се пече и се върнах на палубата. Смених големия генуезки стаксел с тристафатовия кливер и установих, че тази промяна се отрази добре на яхтата. Докато спусках бизан-стаксела, едва не полетях във въздуха — вятърът се промъкна ужасно коварно.

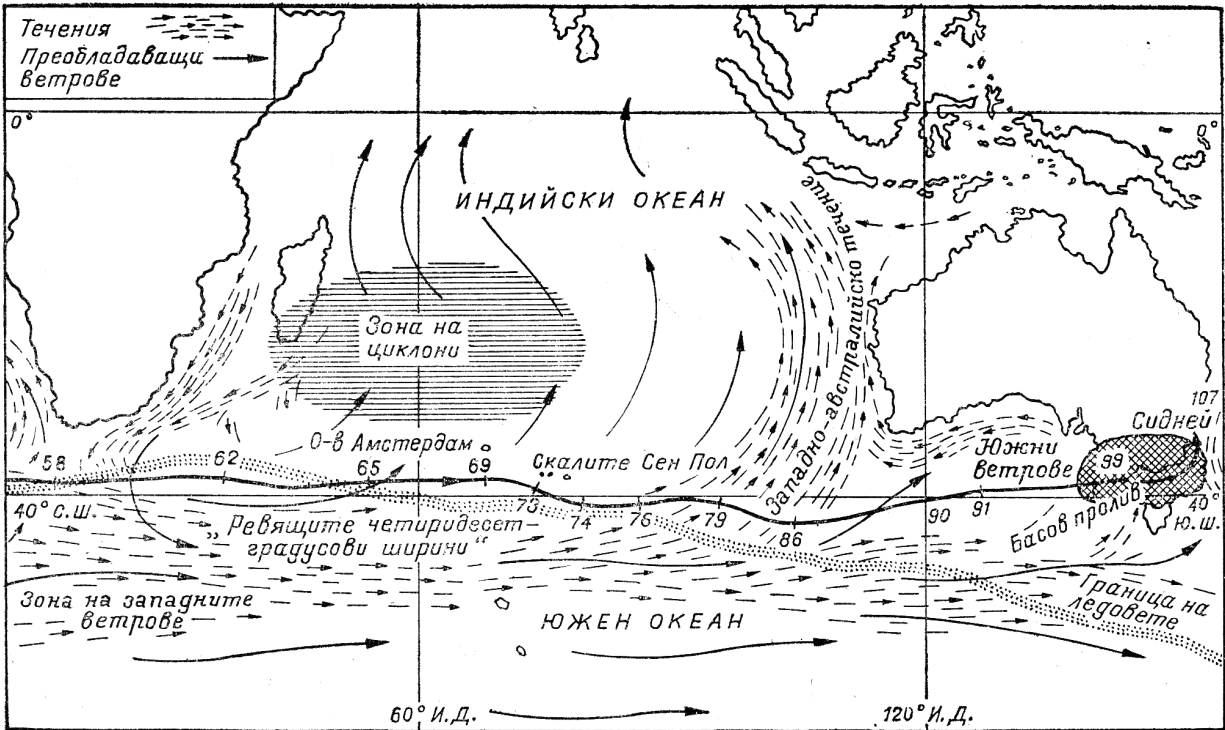
Наоколо ляха хиляди малки сребристи буревестници. Това са очарователни птици със сребърнобели корема и с белезникавосиви гърбове. Те се носеха стремително над вълните като лястовици, но не видях нито една да грабне нещо от водата. Все пак в морето за тях навярно има храна. Не се интересувах от „Джипси Мот“ — сигурно я мислех за ужасно бавна и тромава птица. Стадо морски свине^[1] играеха пред форщевена, докато аз се борех с платното. Но щом чуха плющенето на падащия бизан-стаксел, мигновено изчезнаха.

Поставих всички платна в ред. „Джипси Мот“ вървеше отлично на остър бейдевинд. Плаването в този слънчев следобед и вечерта беше голямо удоволствие. Платната и блоковете сякаш бяха задремали. Като че ли за първи път от безкрайно много дни в ушите ми не гърмеше

какафонията от тяхното скърцане и плющене. Самата яхта сякаш плаваше с удоволствие и напомняше добър кон, който препуска бързо, без да се изтощава.

Прибрах картите на Южния Атлантук и извадих картите на Индийски океан. Нямах много навигационни карти. Преобладаваха метеорологическите, издадени от Хидрографското управление на САЩ, а също и сборни, гномонически и карти на теченията, издадени от Британското метеорологическо управление. Вълнуващо е да преминаваш от един океан в друг. Не се случва често на един мореплавател с малък съд да сменя океани по време на едно и също плаване!

Минавах край нос Добра надежда, макар и далеч на юг от него. Времето ставаше все по-бурно. Четиридесетградусовите ширини наистина започнаха да реват, а силните ветрове внезапно се превръщаха в щормове. Болката в крака още ме мъчеше, започнах да страдам и от недостиг на сън. През нощта срещу 20 октомври в 2,30 часа заспах дълбоко, сякаш спях за първи път от години насам. Но скоро след 4,30 се стреснах. Една вълна беше прехвърлила борда и изсипа цяло ведро върху главата ми. Скоро след това последва още една и още една... Сам си бях виновен, защото оставих отворен капака на входния люк, но от това банята не стана по-приятна. Станах, преоблякох се, спуснах щормовия кливер и обърнах яхтата право по вятъра, като мислех, че „Джипси Мот“ ще полети напред с голи мачти. На палубата беше същински ад, духаше силен вятър и от небето и морето едновременно се стичаха потоци вода. През цялото време трябваше здраво да се държа за нещо, защото бордовото клатене беше съпроводено от силно надлъжно люлеене. Спуснах платното, но усетих пристъп на морска болест и отидох отново да легна и да се опитам да заспя. Не бях си съблякъл още мушамените дрехи, когато „Джипси Мот“ се обърна към вятъра, и аз отново трябваше да се облека и да изскоча на палубата колкото мога по-бързо.



„Джипси Мот“ отказа да се подчини на руля и да промени положението си. Видях, че крилото на автоматичното управление се върти на оста си и следователно не може да управлява руля. Реших да спусна плаващата котва зад кърмата с надежда, че ще обърне яхтата с кърмата към вятъра. Така и направих, след като взех всичко необходимо: въртяща скоба, шегел, въже от ахтерпика и плаващата котва от форпика. Само че замисълът ми не успя. Яхтата се движеше прекалено бавно, за да може плаващата котва да забере вода и да обърне съда.

В щорм с голи мачти, „Джипси Мот“ дрейфуваше, обърната с борд към вятъра и вълните. Всичко това ме убеди, че не мога да я накарам да плава така, с голи мачти в открито море по вятъра. Без щормови стаксел, опънат на форцага, рулят не можеше да я контролира. Това беше сериозен недостатък. Той означаваше, че нейната минимална скорост по вятъра при щорм щеше да бъде осем възла. Никога не бях предполагал такова нещо! „Джипси Мот III“ отлично се подчиняваше на руля, когато плаваше на фордевинд, а дори и на пълен бакцаг без платна. А яхтата „Фигаро“, строена по

американски проект, се управляваше съвършено леко, когато една нощ се прибрахме с нея в силен щорм и без платна по Ламанш.

Беше отвратително време. Вятърът се засили до 55 възла и подмяташе яхтата на всички страни. Всеки път, когато някоя вълна заливаше палубата, през входния люк в каютата нахлуваше вода. Секстантът, който за по-сигурно бях оставил на една койка, беше паднал на пода. Добре че го бях сложил в калъфа му. Докато бях в кокпита, една вълна ме окъпа целия. Водата ми се стори учудващо топла, а и не ме плисна с голяма сила, сигурно защото нямахме ход. Въздухът беше ледено студен. Биеше град. Крилото на автоматичното устройство се повреди: то преряза болта и шплента, с които се прикрепяше на една вертикална ос. Имаше вероятност да се откъсне и вятърът да го отнесе. Не можех да го ремонтирам, защото беше невъзможно да се работи в такъв силен вятър и такова яростно море. Само го закрепих временно.

Бурята продължи целия ден. От време на време вятърът сякаш поутихваше и аз излизах на палубата да видя какво мога да направя с автоматичното управление. В един такъв интервал успях да сваля веслото и да го вдигна на борда, за да не го блъскат вълните. Удивително е, че вятърът не успя да отнесе крилото. След тези временни затишия той отново връхлиташе и аз не можех да се заема с поправката. Пернатият свят доста се възбуди при вида на пенещата водата плаваща котва. Гледах птиците, как летят срещу щормовия вятър, и забравих за малко моите беди. Сякаш се катереха по склоновете на вълните, така близо се носеха над водата. В три часа след обед те загубиха всякакъв интерес към моята плаваща котва, защото въжето, което я теглеше, се скъса и котвата потъна.

Една гигантска вълна налетя върху „Джипси Мот“ и я завъртя на 180° — с нос на северозапад. Можех да я върна в предишното положение само ако вдигна платно, но за платна пък беше прекалено бурно. Реших, че няма голямо значение, накъде е обърната. Макар че вълните ни подхвърляха на всички страни, трудно можеше да се каже дали изобщо „Джипси Мот“ се движи.

От 24 часа не бях хапвал нищо. Не чувствавах глад. Надрасках в дневника: „Мисля, че гаденето убива апетита. Това съвсем не е моят най-щастлив ден, но можеше да бъде и по-лошо. Навън е много студено“.

До вечерта успях да дам ход на яхтата. Вятърът утихна. Успях да вдигна малкия щормови кливер и да направя поворот фордевинд. Опитах на бърза ръка да поправа автоматичното управление и го вързах с въжета, но от това нищо не излезе и веслото му остана на палубата. Закрепих румпела в нужното положение, като използвах склонността на „Джипси Мот“ да се движи на халфвинд. Оставих го така до сутринта. Голямото вълнение продължаваше, но ние плавахме. Океанът всяваше ужас. Щом погледнех наоколо от палубата, разбирах, че трябва със зъби и нокти да се държа, за да остана жив. Струваше ми се невъзможно да се измъкна невредим от тази чудовищна маса вода, която се сриваше върху нас. Отново и отново „Джипси Мот“ изскачаше на гребена на вълните. Някои от тях блъскаха така свирепо яхтата, че ги нарекох тарани. Започваха да се разбиват на 25 ярда от нас. Изглеждаха ми високи сто фута, а в действителност сигурно са били около 40. Подхвърляха яхтата като тапа, въртяха на всички страни и я накланяха към бордовете ѝ. Нагласявах автоматичното управление и слизах в каютата, но там откривах, че се движим с 40° встрани от истинския курс. Отново се качвах на палубата, за да го оправя. Разбрах, че при тези гигантски вълни, които обръщаха яхтата на 45–60°, автоматичното управление не можеше да се справи.

„Джипси Мот“ демонстрира своя трети порок. На гребена на вълната тя излизаше от курса, отмяташе се настрани и заставаше с борд към вятъра и вълнението. Понякога автоматичното управление я връщаше отново на курса ѝ, но често вятърното крило се обръщаше на 60° към щормовия вятър и налягането върху него се увеличаваше извънредно. Счупването в такива случаи щеше да е неизбежно, защото предохранителната муфа се беше износила. Обръщането с борд към вятъра е била най-голямата опасност за клиперите. Ако някоя голяма вълна обърне клипера с борд към страшния щорм на южните ширини, при силното люлеене той е могъл да зарови мачтите си във водата. А щом платната се намокрят, много вероятно е било и да потъне, както се е случвало с много клипери. Но дори да оставим настрана тази опасност (впрочем за себе си не я считам толкова сериозна, понеже „Джипси Мот“ може да издържи на крен, при който клиперът неминуемо би потънал), обръщането с борд към вятъра заплашваше сериозно сигурността на автоматичното управление. За да намалю тази опасност, трябваше да намалю площта на платната, които спокойно бих

носил на мачтите при същите условия в северните води. Това е голяма пречка за осъществяване на моя замисъл, защото бях разчитал на дълги преходи, носен от западните ветрове в големите южни ширини. Бях се надявал, че една дълга лека яхта, както беше проектирана „Джипси Мот“, ще прави ежедневно преходи от по 250 мили. Не съм конструктор и мнението ми относно причините за номерата на „Джипси Мот“ може би няма особена стойност. Но аз придобих достатъчно опит с тази яхта и смятам, че склонността на „Джипси Мот“ да се обръща към вятъра с поразителна бързина и лекота се обяснява с недостатъчно пълния профил на долната част на форщевена. Поради това при едно обръщане неговата плоскост не оказва достатъчен натиск върху водната маса. Освен това корпусът беше зле балансиран и върху румпела трябваше да се оказва огромен натиск, за да действа рулят. Течеше и капеше отвсякъде. Ето списъка:

- комингса над умивалника
- комингса над готварската печка
- палубата над отоплителната печка (силно пропуска)
- палубата откъм главата на кърмовата койка
- входният люк на каютата свободно пропуска вода откъм двата борда (в зависимост от крена)
- всички болтове в капака на входния люк
- в краката на кърмовата койка под външния ръб на седалката в кокпита
- палубата откъм главата на лявата каютна койка
- носовият сандък на десния борд (всичко в него е прогизнало)
- винтила на канализацията в галюна
- двата светлинни люка, когато са затворени.

Трябваше насила да си натъпча нещо в устата. Хапнах няколко залька ментов кекс, за да не отпадна съвсем. И тази закуска не мина без премеждия. Счупих си един зъб. За щастие напипах с език парченцето и го извадих. По-късно щях да се заема с него. Моят зъболекар Найджъл Форбс ми беше дал комплект зъболекарски инструменти и сега беше дошло време да ги използвам. Но вълнението беше толкова силно, че трябваше да отложя зъболекарските си занимания. Почистих и изпилих отчупеното парче, както ми беше казал Найджъл. После го увих в хартия, за да дочака на безопасно място приемния час в аматьорския

зъболекарски кабинет на „Джипси Мот“. Направих си чаша чай и си легнах.

Ставах три пъти през нощта, за да проверя румпел-тросите. Искаше ми се да държа курс 90° от поътния вятър. Никак не ми се щеше да допускам поворот фордевинд. Духаше дяволски силен вятър, но успях да подремна. И все пак около 6 часа сутринта „Джипси Мот“ прехвърли платната си на другия борд и започна бясно да се клати с нос, обърнат на запад-северозапад. Навън изглеждаше студено и враждебно. Трябваше да се заема с поправката на автоматичното управление — явно повече не можех да продължавам така. Цял час се обличах, пих чай, събирах необходимите инструменти и главно кураж, за да изляза от каютата. Клатенето беше страшно, а аз се чувствах слаб като полумъртва мишка. Ето какво съм записал в дневника два часа по-късно: „09,09 часа. Ето че всичко е в ред. Вятърното крило е поправено, веслото на автоматичното управление е във водата и влезе в действие, бизанът и генуезкият стаксел са вдигнати. Вятърът, разбира се, поутихна и трябва да вдигна още платна, но засега обявявам стачка и имам намерение първо да закуся. След щорма, при който вятърът достигаше 40–50 възла в час, океанът все още е свиреп. Крилото на автоматичното управление стърчеше извън кърмата. Поправката му съвсем не приличаше на приятна разходка, но можеше да бъде и по-зле. Кафето е готово, да му отдадем дължимото!“

Този ден проведох успешно радиовръзката с Кейптаун и се почувствах много по-добре. През цялата тази част от моето плаване страшно се изтормозих от лошите условия за радиовръзка. Изпитах огромно облекчение, че можах да изпратя съобщение до вестниците, които съдействуваха за изпълнението на моя замисъл. Когато не успях да осъществя радиотелефонната връзка, аз се измъчвах, защото мразя да не изпълнявам това, което вече съм обещал. При лоши условия дори радиотелефонният разговор се превръща в истинско мъчение. Случваше се цял час и двайсет минути да предавам телеграма от 250 думи. Това направо ми вадеше душата.

С подобряването на времето апетитът ми се върна. На 22 октомври в дневника бях отбелязал едно забележително гастрономическо събитие: „Каква прекрасна закуска! Чаша горещо какао със захар, сушени банани и пшеничени ядки, палачинки с лук

(това се получи вместо омлета от яйчен прах), препечени филии от черен хляб, конфитюр от лимони, чаша кафе“.

Извадих комплекта със зъболекарски инструменти и един час се занимавах със зъба си. Успях да залепя отчупеното парче, но заедно с него залепих и част от памука, който бях подложил, за да държа езика си настрана от зъба. Оставих го така, защото се страхувах да не отчупя отново залепеното парче.

На палубата намерих красива сепия, дълга 6 инча. Гърбът ѝ беше привлекателно оцветен с красиви ярки тонове като черупка на костенурка и съвсем не приличаше на белезникавите същества, които бях виждал преди. От нея можеше да стане чудесна рибена чорба, но ми беше жал да я изям.

Птиците продължаваха да внасят оживление в моя живот. Малките сребърни буревестници като луди се премятаха около яхтата. Изглежда, им харесваше да прелитат през завета на платната; завихрянето на въздуха сигурно ги интригуваше и учудваше. Хвърлих им няколко пшеничени зърна, но те не им обърнаха внимание. Когато изсипвах кофата с отпадъци, аз я удрях в леерите и това привличаше „кокошките от Добра надежда“ (буревестниците с бели гушки). Те кацаха по водата и кълвяха останките от моята кухня. При всеки такъв случай се чувствувах малко гузен, защото зеленчуковите отпадъци от моето икономично хранене не бяха повече от чаена лъжичка. В сравнение с отпадъците на някой голям пътнически параход това беше нищо.

По това време започнаха да се срещат и истински албатроси. Не че предишните албатроси или поне птиците, които наричах албатроси, не бяха истински. Но те изглеждаха пиленца в сравнение с тукашните огромни птици. Един такъв красив екземпляр с размах на крилете не по-малко от осем фута профуча край мен.

Залепенят зъб, уви, не издържа дълго. Когато по време на вечерята се опитах да отхапя с него, отчупеното парче пак се отрони. Най-добрите зъболекари, разбира се, не слагат памук в сместа за циментиране. Опитах още веднъж операцията, този път без памук, но пак не успях. Най-после взех пила, изпилих нащърбения остатък в устата си и го оставих така.

Какво очаквах аз от ревящите четиридесетградусови ширини? Яхтсмените не обичат много тази част от океана. Корабите рядко

минават оттук, защото парните машини и Суецкият канал преместиха пътя за Австралия. От дневниците на клиперите имах впечатление, че тук духат устойчиви ветрове, които ден след ден гонят корабите по бурното море на изток. Естествено животът никога не отговаря на добре подредената схема, в каквата го превръща нашето въображение. Клиперите са правили велики преходи, които са останали в паметта на хората, но те също така са имали дни (пък и седмици) на мъчителни разочарования. От дневниците на големите кораби човек може да получи съвсем лъжлива представа за океана. В сравнение с „Джипси Мот“ „Къти Сарк“, „Термопили“ и другите техни събратя изглеждаха огромни. Щорм, който принуждаваше мен, самотния мореплавател, да легна на дрейф и да се оставя на милостта на вятъра и морето, за тях е бил хубав и благоприятен вятър. Имах достатъчно опит от самотното плаване с малки яхти, за да мога да преценя всички тези неща разумно, но между разумната преценка и емоционалната нагласа по отношение на реалността на нещата има голяма разлика. След като бях чел и изучавал морските преходи на клиперите, очаквах в ревящите ширини да срещна преди всичко устойчиви ветрове. А излезе точно обратното — непрекъснатата смяна на щормове и затишия. Тези постоянни промени съвсем не минаваха гладко. Разликата между тях и всичко, което познавах дотогава, е като разликата между закачливите игри на котенцето и дързостта на тигърчето. Шкваловете, придружени с промени в посоката на вятъра, съвсем не напомнят плавното превключване на скоростите на автомобил от 20 на 25–30 мили в час, а по-скоро на яростно дръпване от 20 на 90–100 мили в час. Другото, което ми е трудно да опиша, а дори и да изкажа с думи, беше чувството на самота в този пустинен край на света. Бях свикнал със Северния Атлантис. Той е и страшен, и свиреп, но в неговата атмосфера присъствуват духовете на мъжете, които са го прекосявали на дълж и шир и са загинали в него. А тук, далеч в южните ширини на Индийски океан, царува велика пустота. Струваше ми се, че се намирам на космическо разстояние от останалото човечество.

В неделя, на 23 октомври, вече се приготвих за закуска, когато получих силен удар. Мечето, което ми подари Шейла Скот, стоеше на лавицата до моя радиопредавател „Маркони“. То постоянно падаше на пода. Тази сутрин, както хиляди пъти досега, отидох да го вдигна. Взех го в едната си ръка, а с другата се ловех тук и там, докато се

придвижвах в каютата. Тъкмо се бях пуснал и търсех къде пак да се хвана, когато последва яростен тласък, който ме захвърли върху ръба на масата. Надигнах се и усетих силна болка под дясната мишница. Помислих, че съм счупил някое ребро. Опипах се: всичко беше в ред. Пак получих жесток урок: никога да не се придвижвам из каютата, без да се държа или поне да държа под око предмета, който моментално да мога да сграбча, ако яхтата бъде захвърлена на борд. Бордовите вълни подмятаха съда с резки тласъци и силно го накланяха. Изпитвах остра болка в ребрата. Утешавах се, че можех да бъда много по-тежко ранен и че този урок щеше да ми е от полза, стига да го запомня.

След сътресението закусих и отидох на палубата да сменя трисела с грота. Мисля, че „Джипси Мот“ имаше нужда от него, защото вятърът като че ли поутихваше. Това платно не ми харесваше. Него най-малко го обичах. При управлението му преди всичко се изискваше прекалено голяма физическа сила: платното вечно се замотаваше във вантите или шкотът му запъваше. Второ, при вдигането на грота се налагаше не по-малко от шест пъти да притичвам от мачтата в кокпита и обратно, за да отпусна топенанта или да поставя автоматичното управление по-остро срещу вятъра, тъй като бакщагът триеше задната шкаторина на платното. Правех още няколко прибежки, за да отпускам грот-шкота при вдигане на платното. След всичко това трябваше да освободя талрепа на бакщага и да го закача на вантата. За какъв дявол тогава използвах грота, ще попитате вие. Преди всичко той имаше два пъти по-голяма площ от трисела и много по-голяма теглителна сила, а когато е поставен правилно, по-добре държи яхтата по курса. Освен това гротът беше пригоден като водосъбирателно платно, а аз имах нужда от дъждовна вода, за да попълня запасите си. Човек обаче към всичко се приспособява и в края на плаването аз съумях да измисля метод за вдигане на грота без никакви трудности при шестбалов попътен вятър.

Тази вечер стана един глупав инцидент с такелажа. Откачих лостовия обтегач и свалих бакщага на десния борд, да го прикрепя към вантата, за да не жули грота. Постепенно обаче разхлабеният бакщаг се плъзна нагоре по вантата и стигна до самата краспица. Така нямаше да мога да поставя бакщага, ако се наложи. Половин час се мъчех да смъкна лостовия обтегач с куката, но не успях да го помръдна. После се стъмни и аз реших да оставя всичко за другата сутрин; имах намерение

да се покатеря на мачтата и да го смъкна. Тревогите за мачтата без един бакцаг не ме оставиха през цялата нощ. В 01,30 часа след полунощ станах и осветих мачтата с фенера. Изглеждаше съвършено неподвижна. Въпреки намеренията си не посмях да приближа яхтата по-остро срещу вятъра. В 05,30 часа се качих на палубата да оправя бакцага. Реших още веднаж да се опитам да го сваля, преди да се покатеря по мачтата. Извадих флагщока (дълъг 5 фута и 6 инча) и завързах на върха му един тесен и остър нож за рязане на месо. Този нож бях носил на борда на различни съдове цели десет години. Сега за пръв път го използвах. Стъпих на грот-гика и едва достигнах с острието му найлоновото въженце, с което бакцагът беше привързан към вантата. След дълго търкане и мушкане успях да го прережа.

Докато се занимавах с бакцага, „Джипси Мот“ препускаше по сивозелените вълни. Кренът беше голям и се чувствавах много неудобно, но оставих грота вдигнат, защото очаквах вятърът да се обърне по часовниковата стрелка и да изправи яхтата. Спуснах се в каютата с надеждата да поспя още малко. Уви, сбърках: вятърът се обърна обратно на часовниковата стрелка и скоро „Джипси Мот“ плаваше в остър бейдевинд срещу югоизточния вятър. С големи мъки натегнах грота и се почувствах измамен, защото според американските лоцмански карти югоизточните ветрове са крайно редки в този район на океана. Записах в дневника: „Какво безобразие — източен вятър в ревящите ширини!“

Следващото денонощие вятърът продължи да духа обратно на часовниковата стрелка с интервали от леки непостоянни въздушни течения или почти пълни щилове. Непрекъснато бях зает с платната и търсех най-изгодното положение, за да изстискам всичко, което яхтата можеше да даде. Капнах от умора. Страшно ми се спеше. Най-после на 25 октомври преди обяд вятърът започна да се обръща от запад. Непрекъснато се усиливаше. Внезапно се разрази силен щорм. Зная, че не трябваше да се оставя така да ме изненада, но бях толкова уморен, че не можах да реагирам бързо в критичния момент. Тъкмо закусвах. Грабнах си шубата и се втурнах в кокпита по пантофи, за да обърна яхтата по вятъра. При голямата площ на вдигнатите платна силата не ми стигна да помръдна руля дори с помощта на румпел-тросите, след като откачих крилото на автоматичното управление. По-късно осъзнах грешката си: като освободих крилото, не бях отстранил тягата на

автоматичното управление върху румпела, а тя влияеше на рулевия сектор. Ето защо напразно се мъчех да отместя румпела и не можах да преодолея огромното съпротивление, което оказваше притиснатото към борда весло. Удвоих усилията си върху румпел-тросите и румпелът внезапно се премести. Яхтата направи поворот фордевинд, преди да мога да я овладея. Гикът се прехвърли на другия борд. Със страшен удар изтръгна от палубата една от стойките на леерите. Докато грот-гикът профучаваше над палубата, плъзунът на шкота се изтръгна от релсата и откъсна шкотовия спирач, който беше завинтен на нейния край.

Предните платна стояха на другия галс и аз прехвърлих грота обратно, без да забележа, че с прехвърлянето на гика на десния борд топенантът се е закачил за горната краспица. Удивително е (и трябва да се отдаде дължимото на такелажа и рангоута), че краспицата не се счупи при обратното прехвърляне на гика. През цялото това време аз се подвизавах по домашни пантофи, гологлав и без спасителен нагръдник. За щастие бях скътал един запасен в кокпита. Нахлузих го, събух чехлите и ги хвърлих в каютата. Поне те да останат сухи! Не можех да изляза с тях от кокпита, защото подметките им се плъзгаха и беше опасно.

Закрепих румпела така, че да си отдъхна малко преди следващия непредвиден поворот фордевинд или оверщаг, и изтичах бос да спусна грота. По-издутата му част падна във водата, тъй като гикът беше излязъл извън борда. После спуснах генуезкия стаксел и кливера, откачих фаловия ъгъл на всяко платно и внимателно закрепих фаловете. Не исках да се намотаят на краспиците. Оставих платната както си бяха, въпреки че частично бяха потопени във водата. Преди да изляза от кокпита, отпуснах фала на бизана с надеждата, че платното ще се спусне само. Но това не стана и платното се повреди. „Дребна работа. Можеше да бъде и по-лошо“ — утешавах се аз.

Когато се върнах при грот-гика, забележах омотания на наветрената краспица топенант. Първата ми работа беше да прибера и привържа платното на три места, за да намаля съпротивлението на щормовия вятър, достигнал в този момент скорост от 45 възла. После качих гика на борда, за което се наложи да натегна наветрения обтегач. Като достигнах нока на гика, откачих от него топенанта и завързах гика върху палубата. После вдигнах щормовия кливер и веднага щом

„Джипси Мот“ набра ход отново, включи автоматичното управление. Мъчех се колкото може по-бързо да оправя нещата, защото се страхувах да не се повреди автоматичното управление, докато „Джипси Мот“ лежи в дрейф. Вълните прехвърляха веслото от единия на другия борд. Яхтата се тресеше при всеки негов удар.

Странно е какви нелепи мисли се въртят в главата на човек дори в критични мигове. При неочаквания поворот фордевинд и последвалите неприятности моята единствена грижа беше, че не съм си сложил кепето и очилата ми могат да изхвъркнат. Тази сутрин реших хубаво да се окъпя. Краката ми тъй и тъй бяха вече измити.

[1] Вид делфини, известни с това име. Бел.пр. ↑

ГЛАВА СЕДМА

БОРБА С НЕСГОДИТЕ

Започнах да разбирам защо наричат тези пустинни води „ревящите ширини“. Не мога да нарека свиренето на вятъра във въжетата „рев“, но не знам с каква друга дума може да се предаде този рязък властен вой, характерен само за четиридесетградусовите ширини. По времето на клиперите с техните гори от мачти и въжета ревят трябва да е бил страхотен.

Чувството за самота не ме напускаше. Южният Индийски океан беше съвсем различен от другите морета, където съм бил. Трудно е да се намерят думи, за да се опише неговата страховитост през пролетните месеци. Шест пъти съм пресичал Северния Атлантик, от които три пъти съвсем сам, и са ме духали ветрове със скорост 87 възла, но и сравнение не може да става с това плаване. Южният океан е нещо съвършено различно: неговите бури са свирепи, коварни и зловеци. Когато мощните грамади вода подхващаха яхтата и я отнасяха със себе си, скоростта ѝ се увеличаваше неимоверно. Трудно беше да се определи с колко. От палубата ми се струваше, че се движим бавно, но разпенената вода покрай бордовете отминаваше бързо и това затрудняваше преценката.

Започнах да схващам периодичността на шкваловите и дневникът ми се изпълни с откъси като този: „Вятърът със скорост 45 възла щеше да сплеска «Джипси Мот». Питам се дали това е предвестник на нов щорм или нещо подобно? Морето е много бурно и от време на време някоя огромна вълна вдига кърмата на яхтата и я завърта.

След като свалих генуезкия стаксел, долу стана така тихо, че се качих в кокпита да видя да не би да сме спрели. Но вятърът продължаваше да духа с 30 възла в час и яхтата се плъзгаше по повърхността с 6,5 възла.

Силно бордово клатене. Яхтата устремно се спуска по огромните вълни.

Бурно море и силни ветрове.

Луната свети ярко сред облаците, сякаш да подчертае колко обикновена е тази гледка за нея.

Удари, тласъци и мятане на всички страни. Вероятно това се дължи на три различни морски течения, които се преплитат“.

Непрестанните шквалове показаха една неочаквана особеност. Често пъти, докато вятърът караше морето да беснее, слънцето сияеше на небето. Имаше нещо неестествено в това. В Атлантика шквалът винаги налита при оловносиво небе и море. Ярката слънчева светлина беше приятна, но някак странна и неуместна. За какво грееше това слънце и на какво се радваше, когато долу при нас бушуваше такова време?

Периодите на почти пълн щил бяха за мен най-тежките изпитания. Не минаваше много време и яхтата изменяше курса си, а всички платна се прехвърляха назад. Налагаше се да правя поворот фордевинд и да слагам в ред грота и бизана. Тези периоди продължаваха може би седем-осем часа и обикновено настъпваха през нощта. Често-често трябваше да тичам в кокпита, за да регулирам платната. Цяло щастие беше да мога да поспя повече от два часа през нощта. Всяка вълна, която минаваше под кила, предизвикваше собствен ветрец в тези почти пълни щилове. Първо блъскаше яхтата така, че всички платна се прехвърляха назад, докато гребенът ѝ минаваше под кила, а после отминаваше нататък и създаваше ветрец в обратна посока.

„Назад, назад, назад“ — тази дума се среща във всяка записка от този период.

Непрекъснато трябваше да се прави поворот фордевинд и да се слагат в ред поне гротът и бизанът, а после да оправям половин или един час автоматичното управление, докато поеме контрол над яхтата.

Отдадох този дефект на зле балансираните платна или на корпуса. А може би и на двете. Даже малка промяна в силата на вятъра нарушаваше напълно равновесието, яхтата се отбиваше от курса, а рулят се преместваше с такъв труд, че автоматичното управление не можеше да се справя с него. На 29 октомври съм записал в корабния дневник: „Сърцето ми се къса, когато яхтата плава с по-малко от пет възла в час при такъв хубав попътен вятър и прекрасно слънчево време. Повърхността на океана е почти гладка, но «Джипси Мот» се тресе по вълните със завеса от пръски, препъва се по три пъти в три малки

вълнички и губи скорост. Прилича ми на слон, който се стъписва пред мишка.“

Морските птици продължаваха да ме очароват. Краката на албатросите се тресяха и потрепераха, когато попадаха във вихрите на подветрената страна на платната. При щорм птиците сякаш се катереха по склоновете на вълните — така ниско прелитаха над тях. Не ми беше ясно дали в това участваха само краката им или си помагаша и с крилето. При всеки удобен случай се опитвах да ги храня. Обичах да гледам как кацат върху водата. Първо спускаха краката си като въздушни спирачки, а после се задържаха върху повърхността.

Два пъти влизах в ревящите ширини и двата пъти щормът ме гонеше оттам. При петдесетвъзлов шквал този район се превръщаше в ад. Исполински вълни като бели чудовища, излезли от черната бездна, се сгромолясваха отгоре ни, подхващаха яхтата и я захвърляха нанякъде. Изпитвам отвратително чувство на безпомощност, когато загубя контрол над яхтата. Веднъж една вълна се разби в кокпита, без да причини сериозни повреди, но страшната ѝ сила ме смрази. Записах в дневника: „Такъв живот може да бъде описан само от доктор Джонсън. На всичко отгоре подът на каютата е плувнал във вода и дрехите ми започват да се просмукват. Да живее ветроходният спорт!“

На 2 ноември не можех да си обясня защо „Джипси Мот“ толкова се стреми да направи поворот фордевинд. Няколко пъти поглеждах от входния люк и едва успявах да се протегна и да отместя румпела, преди яхтата да прехвърли платната на другия галс. Ако направеше поворот фордевинд при този вятър и както гикът ѝ беше изведен извън борда, щеше да последва пълен хаос и разрушение. „Джипси Мот“ започваше да се обръща към вятъра, докато не застане на халфвинд. Опасявах се, че има някаква повреда в автоматичното управление, затова си облякох палтото и излязох да проверя. Оказа се, че автоматичното управление изобщо не е свързано с румпела. Съединителната ос между вятърното крило и веслото се беше измъкнала от гнездото си, след като предохранителният шплент кой знае защо беше изпаднал. Добре че не излезе нещо по-лошо. В този ден моят лаг „издъхна“. Отначало ми се струваше, че не мога без него, но после излезе, че загубата не е толкова фатална, защото резултатите от моите наблюдения не излязоха неточни от неговите показания. В действителност се оказаха и точни, защото при малки скорости лагът показваше по-малко, отколкото

трябва. Това може би се дължеше на омотаната във водорасли перка на подводния му механизъм. След като преодолях първоначалното неудобство от липса на лаг, започнах да усещам дори облекчение. Чувствувах се много по-спокоен, когато нямаше как непрекъснато да следя скоростта и да се чудя как да я увеличавам.

3 ноември. Вече станаха три дни, откак не бях вземал височината на слънцето. Три дни „сляпо плаване“, както са го наричали щурманите на клиперите. Никак не беше приятно, особено сега, когато приближавах Басовия пролив. За последен път бях определил местоположението си по ориентири на сушата около остров Мадейра. Не е чудно, че при такива силни течения и свирепи щормове тук са загинали много клипери. Следобед на 3 ноември измерих височината на слънцето, за да определя дължината. Оказа се, че за последното денонощие съм изминал 227 мили, но все пак точността на резултата зависеше от верността на изчисленията на пътя за предишните денонощия, когато бях изминавал съответно 155 и 138 мили.

Питах се дали нямаше да постигна много по-висока скорост, ако не бях взел на борда мощната радиотелефонна уредба. Моят корабен дневник е пълен с подробни записки: „Дълъг радиотелефонен разговор с Кейптаун. Чувствувам се абсолютно смазан“. Към усилията, които трябваше да полагам за предаването и писането на репортажите, се прибавяше и проблемът за огромното тегло на тази уредба. Първо, самият радиотелефон тежеше много и беше поставен на четири фута над водолинията в крайно неизгодно за устойчивостта на яхтата положение. Освен него носех тежки акумулаторни батерии, генератор за зареждането им, гориво за мотора, заземяване чак до кила на яхтата, две ванти за въздушни антени, снабдени с големи изолатори отгоре и отдолу. Но най-важното беше това, че често отлагах смяната на платната, защото по разписание трябваше да имам предаване. С една дума, всичките тези занимания пречеха на непосредствената ми работа, и то доста.

На 3 ноември падна първата истинска мъгла от началото на плаването и видимостта спадна до 100 ярда. Трябваше да запаля и двете горелки на печката и да ги усиля докрай с надеждата да изсуша яхтата отвътре, защото цялата подгизваше. Моята система за събиране на дъждовна вода продължаваше да пълни резервоарите с кондензирана от мъглата вода, но без никакви димни примеси. Когато нямаше мъгла,

валеше порядъчно и до 4 ноември в резервоарите бях събрал 27 галона прясна вода. Това ми осигури вода за пиене и готвене за първата част от плаването, но не и за пране. С часове наблюдавах как дъждовните капки се стичат по прозрачната тръба на резервоара. Това ми доставяше голямо удоволствие. Не мога да обясня защо. Може би се дължеше на някакъв първобитен инстинкт.

Изнемогнах от умора. Налегна ме и тежка апатия. Често не можех да се задържам прав, без да се подпирам. Питях се дали не са пострадали центровете ми за равновесие. Чувствувах се слаб, изнемощял и някак си опустошен. Струваше ми се, че се намирам в безкрайно празно пространство. Нещо ми липсваше, но какво — не знаех. Знаех само, че ме обхваща непоносима самотност и чувство за безнадеждност, сякаш съм изправен пред неминуема гибел. На 5 ноември проведох със себе си сериозен разговор. Още като станах, установих, че не мога да стоя на краката си, без да се подпирам: сякаш току-що съм излязъл от болница, след като три месеца съм бил на легло. Дългата борба с радиоапарата предишната вечер ме беше изтощила, а продължителното сражение с грота през нощта ме довърши окончателно. Като размислих, си казах: „Какви яки млади мъже на яхти с пълен екипаж са припадали от изтощение по време на няколкодневни океански състезания, а аз правя всичко сам вече повече от два месеца. Какво чудно има в това, че съм изтощен?“ Това малко ме ободри и аз взех две решения: първо, да се опитам да отделям време за почивка всеки ден; и, второ, да ям повече висококалорична храна. Поради голямото изтощение не се хранех достатъчно. Отбелязах в дневника; „Трябва да ям повече мед, ядки, сушени плодове. Непременно да изпека още черен хляб“.

Моята походна фурна се поставяше върху примуса и печеше много хубаво. Но някак си отвикнах да пека. Това беше грешка, защото, когато си печех хляба сам, повече ми се услаждаше. Само че условията на плаването бяха толкова тежки, а аз се чувствувах така отпаднал, че често няхах сили да меся и да пека. След взетото решение започнах поредовно да пека хляб.

Закуската беше моето основно ядене. Първо, защото имах по-голям апетит, след като бях спал, и, второ, защото тя беше важен ритуал, с който отбелязвах още една благополучно прекарана нощ, нещо като бонбонче за награда на дете. Така че съзнателно отделях

повече време за нея. Обикновено ставах на разсъмване и не подгъвах крак, докато мръкне. По-нататък следвах три-четири обличания на непромокаемото облекло през нощта. Затова протаках закуската, докогато мога, а понякога, след като се нахранех, си лягах отново в койката да подремна. Моята койка в кърмата беше най-уютното местенце на яхтата. Много я обичах, но трябваше да я изоставя, защото над нея силно течеше. Спалният чувал и всичките ми дрехи подгизнаха. Наложих се да избягам на койката в каютата.

През първите три седмици на ноември плаването беше изключително тежко. Не спирах да работя и при бурно време. Непрекъснато се страхувах от случаен поворот фордевинд, който можеше да причини тежки повреди. Беше щастие, че предишния път се отървах леко. Имах късмет. Освен палубните принадлежности, които успях да отремонтирам или подмених с резервни от боцманските запаси, само бизан-стакселът беше сериозно повреден. Макар да ми беше трудно да шия в бурното море, успях да закърпя платното.

Струва ми се, че на яхтата няма нещо, което да съм ругал повече от модерните ракси на предните платна. Почти с всяко вдигане на платното няколко ракси се отваряха. На 8 ноември записах в дневника, че много трудно спускам големия генуезки стаксел, защото вятърът се усилваше, а само четири ракси стояха на местата си. Всички останали се бяха отворили. Платното започна силно да плющи, когато го свалях. Една-единствена ракса крепеше фаловия ъгъл към щага, но и тя се откъсна при това голямо напрежение. Какво не бих дал на имам на борда чудесните старомодни ракси.

Вечерта на 9 ноември провеждах радиосеанс с Кейптаун за вестник „Гардиън“ и бях предал половината от репортажа си, когато се скъса антената. Продължавах да чувам гласа на радиста, а и той улавяше някои мои думи. Това беше наистина изумително при разстояние от 2500 мили! Оказа се, че са приели изопачено само тази част от предаването, където говоря за птиците. Моите думи бяха, че обичам морските птици, въпреки че ме карат по-остро да усещам абсолютната си самота. А радистът беше чул, че обичам морските птици, защото ме карат по-остро да усещам своята самота!

За 10 000 мили плаване не бях видял нито една риба във водата, а само летящите риби във въздуха или на палубата. Понякога нощем на палубата падаха сепии. Сребристите буревестници бяха мои любимци.

Тези очарователни гълъбовосиви птици с изострени крила се носеха стремително като големи лястовици, игриво прехвърчаха над бизанмачтата, рееха се във възходящия въздушен поток над нея, а после се обръщаха и устремно се спускаха по вятъра. Струва ми се, че една нощ видях такъв буревестник да кръжи безшумно около яхтата като бяло привидение. Но няма по-чевръсти птици от кокошките на Добра надежда, когато кацат на водата, за да видят какво съм хвърлил.

На 10 ноември Шейла беше отплувала на „Ориана“, кораб на компанията „Пи енд О“, от Аден, за да се срещне с мен в Сидней. Очаквах с нетърпение момента, когато ще мога да се свържа с нея по радиотелефона. Два-три пъти се опитах да установя връзка с „Ориана“, но безуспешно. Безпокоях се, защото знаех, че ще чакат да ги повикам и ще се тревожат. Изтощих се от безплодните опити. „Ориана“ се превърна в истински кошмар. Колкото и да беше безсмислено да търся връзка с кораб на 3000 мили от мен, чувствувах се длъжен по два пъти на ден да вземам слушалките. После реших да чакам, докато „Ориана“ наближи Фримантъл (Австралия). След последното ми безплодно усилие през нощта на 11 ноември записах в дневника: „Нямам късмет с «Ориана». Смятам да прекъсна опитите си да вляза във връзка с нея, докато не наближи Фримантъл. Неизвестността изопва нервите. Сигурен съм, че Шейла ще ме разбере. Тя е най-отзивчивата и чувствителна жена, която познавам“.

На 11 ноември предадох всички материали, които бях подготвил за „Сънди Таймс“, чрез Филип Стор в Кейптаун. Това ми отне час и половина: беше истинско опустошение на запасите с гориво; и без това бяха на привършване.

На другия ден се заех да изпомпам водата от трюма. Преброих 257 помпи, докато го пресуша. (При последното изпомпване на 9 ноември бяха необходими само 57 помпи.) Не можех да разбера откъде се е взела тази вода — 257 помпи са много нещо. През цялото това време морето беше много бурно. Според мен водата е дошла от пропускащата палуба. Изглежда, много вода проникваше и през капците на помещението за спасителната лодка. И все пак 257 помпи са изключително много. Към моите задължения се прибави още едно: редовно да следя нивото на водата в трюма за теч под водолинията. Въпреки взетото решение направих още един опит да се свържа с „Ориана“, но в отговор не чух и най-малкото писукане.

С всеки изминат ден застудяваше. На палубата пръстите ми премръзваха, а на 14 ноември шквалът донесе не дъжд, а град. Парчетата лед тропаха по светлинния люк, сякаш се сипеха купчини грах. Но аз осъществих чудесна връзка с радиото в Перт и с голяма лекота предадох телеграма от 412 думи за вестник „Гардиън“. Помолих ги да съобщят на „Ориана“, че съм се опитвал да се свържа с тях и отново ще ги търся на 16 и 17 ноември в 14,00 часа.

Четвъртък, 15 ноември, се случи нещастие. Когато се събудих, духаше вятър със скорост 40 възла. Силен вятър, но не колкото през бурята от миналите седмици. Скъса се флагфалът. Беше дреболия пред това, което последва. В 12,15 отидох на кърмата, за да оправя малка повреда на автоматичното управление, и установих, че стоманената рамка, на която се крепеше горната част на оста на веслото, се беше счупила на две. Тя се състоеше от две стоманени пластини, по една от всяка страна в горната част на оста. Тези пластини, които крепяха и свързваха веслото с вятърното крило, се бяха пропукали. Веслото е прикрепено към съда само с една ос, която му придава нужния наклон. Сега то се влачеше в килватерната струя като умряла риба на въдица. Очаквах да се откъсне всеки миг и затова се втурнах в кокпита. Мигновено свалих всички платна. Едва успях да освободя фалите, за да спра яхтата и да намаля до минимум напрежението върху автоматичното управление. После сneh веслото и го измъкнах на палубата, преди да се е счупил шплентът, който го задържа. Повреденото автоматично управление не можеше да се оправи. Гледах го и то ми подеждва като катализатор. Отначало се смразих и сякаш мозъкът и сърцето ми се вледениха. Имах странното чувство, че се раздвоявам, сякаш се наблюдавах отстрани как майсторски спускам платната и как хладнокръвно вадя на палубата счупеното весло. Претърпях пълен крах. Не само че беше рухнал планът ми да стигна до Сидней за сто дни, но вече беше невъзможно да не спра в друго пристанище преди това. После се окопитих и установих, че не съм съвсем паднал духом. Испитах дори облекчение. Разбрах, че през цялото време съм очаквал да се случи това. Слязох в каютата и си направих едно горещо бренди. Мислите ми упорито кръжаха около случилото се. Търсех изход. Отново отидох на кърмата да огледам

повредата. Две стоманени пластини, дълги 27 инча, широки 6 инча и дебели 1/8 инча, свързваха дървеното весло с останалата част от системата. И двете се бяха счупили по средата, където за здравина имаше заварена напречна плоча. Започнах да прехвърлям през ума си всички парчета метал на борда и се питах дали ще станат за ремонт. Свободната рамка на горелката на примуса изглеждаше най-подходяща, но съвсем не беше толкова здрава, колкото спуканите пластини, а освен това няха подходящи болтове и гайки, за да я съединя към счупените парчета. Беше явно, че в морето автоматичното управление не можеше да се ремонтира с подръчни средства. Здравата бях загазил. Ако имах една нормална яхта, можех да наглася платната така, че сама да върви по курса. Но досегашният ми опит ме беше убедил, че „Джипси Мот“ не е способна на това и няма да поддържа определения курс повече от няколко минути. Отсега нататък щеше да плава по курса само когато стоях на руля. През останалото време, докато спя, готвя, ям, прокладвам курса или съм погълнат от което и да било от моите безбройни задължения, тя трябваше да лежи на дрейф. Би било добро постижение, ако можех да прекарвам средно по десет часа на руля. При скорост 6 възла щях да изминавам по 60 мили на денонощие. А ако се приспаднат затишията и насрещните ветрове, добрите преходи щяха да стигат до 50 мили на денонощие. Според изчисленията аз се намирах на 2758 мили от Сидней. Това е един твърде дълъг път, само с 200 мили по-къс например от разстоянието по големия кръг между Плимут и Ню Йорк. Със скорост от 50 мили в денонощие щяха да са ми нужни 55 дни, а може би и три месеца, почти цяла вечност, за да стигна Сидней. Ако взема предвид осемдесетте дни, минали от началото на плаването, този вариант ми изглеждаше абсурден. Единственият изход за мен беше да се спра в най-близкото пристанище и да ремонтирам автоматичното управление. Най-близкото подходящо място беше Фримантъл. Дотам имаше 1160 мили, а това означаваше безброй часове зад руля. Прокарах курса до Фримантъл.

Хванах се на работа. Вдигнах едно малко платно; от румпела до борда на кокпита обтегнах въжета. Играх си с тях дотогава, докато накарах яхтата, макар и, неохотно, да се придържа близо до набелязания курс. Не беше много точен, но можеше да бъде и по-лошо. В дневника записах: „Не мога да си представя как ще я накарам да лежи на курса при друг вятър освен при почти пълен халфвинд. Първо ще

обядвам и после отново ще опитам с повече платна. И без това този вятър със скорост 37 възла е твърде силен за експериментиране“. По-късно записах: „Животът май ще се превърне в истински ад в следващите две седмици. През последните два часа няколко пъти тичах до румпела, веднъж да предотвратя поворота фордевинд, когато вятърът стихна, друг път, когато вятърът се усили и яхтата започна да се обръща към него. Утре трябва да опитам да отведа румпел-тросите в каютата, за да управлявам оттам. Иначе направо ще се побъркам, ако се преобличам за всяко регулиране на румпела. В момента посоката на вятъра е най-благоприятната за тази яхта: халфвинд е любимият ѝ курс. Не ми е ясно как ще я накарам да се движи по вятъра. Ще слеза долу да поспя, докато все още мога“.

Нощта беше отвратителна. Няколко пъти се качвах на палубата и намирах яхтата обърната с нос на запад вместо на изток, а всички платна — увиснали. Накрая си останах да дремя в койката без всякакво желание да стана, но забелязах, че макар платната да не работеха, яхтата бавно се движеше напред. Най-важното беше, че се държеше много по-устойчиво на курса, отколкото, ако работеха. Този факт се запечата в подсъзнанието ми.

В 06,00 часа се заех да наглася платната така, че яхтата да плава по дадения курс, без да се налага да я спирам, докато се храня и спя. Тази работа ми се стори безнадеждна, защото до закуската загубих цял час да уравновеся теглителната сила на платната с правилното опъване на румпел-тросите. Закусих чудесно, макар че от разсеяност бръкнах в буркана с кафе вместо в кутията с конфитюр. Изведнъж, както ядах, си спомних, че през нощта „Джипси Мот“ поддържаше курса с голяма устойчивост, въпреки че се беше обърнала на запад и всичките ѝ платна увиснаха. Странен факт: можех ли да се възползвам от него? По време на закуската с всички сили се мъчех да изстискам нещо от мозъка си. Дойде ми на ум една идея и в 10,20 яхтата вече плаваше съвсем сама по курса в посока на вятъра. Тя се движеше с неголяма скорост, но, слава богу, и вятърът не беше много силен — само 8 възла в час. Един албатрос жестоко се подигра с моите усилия, като преплува няколко ярда редом с кърмата.

През целия ден експериментирах. Свалих от щаговете щормовите платна, отворих раките и им смених местата. Щом като по-малкото платно се оказа на щага на стаксела, аз пренесох неговия шкотов ъгъл

на наветрената страна. Получи се така, сякаш яхтата се беше извъртяла, а платното се е прехвърлило назад. После съединих шкотовия ъгъл на това платно с румпела при помощта на блокове, разположени по двата борда. След много опити и грешки получих следния резултат: когато яхтата се движеше по курса, вятърът налягаше върху „рулево платно“ и дърпаше румпела с достатъчна сила към наветрения борд, като противодействуваше на стремежа ѝ да се обърне срещу вятъра.

Когато яхтата се отбиваше от курса и се обръщаше срещу вятъра, налягането върху платното се увеличаваше. Това съответно увеличаваше теглителната сила върху румпела: тя се връщаше и отново тръгваше по вятъра.

Ако, обратно, съдът се спускаше по вятъра, „рулево платно“ се прехвърляше и вятърът започваше да наляга върху него от другата страна, а на румпела възникваше теглителна сила в обратна посока: яхтата отново се обръщаше по-остро срещу вятъра.

За щастие този ден скоростта на вятъра беше спаднала между 7,5 и 10 възла. До обяд бях изминал в посока на Фримантъл 91 мили, откак се беше счупило автоматичното управление. В 17,30 записах: „Почти пълен щил. Но това, че «Джипси Мот» плава през целия ден сама, считам за постижение, дори и да излезе неуспешно при други условия“.

Единствената ми грижа сега беше да не тревожа Шейла. Нейният кораб пристигаше във Фримантъл на следващия ден и аз трябваше да я уведомя предварително да не продължава за Сидней, след като отивах във Фримантъл. Тази вечер връзката с „Ориана“ излезе несполучлива. Радистът на кораба, изглежда, ме чуваше по-добре, отколкото аз него. Повторих няколко пъти: „Държа курс към Фримантъл, отивам в пристанище Фримантъл“. Връзката беше толкова лоша, че не си струваше да обяснявам причините. Записах в дневника: „Бедната Шейла, тя ще се чуди какво е станало“.

Нощта беше тъмна и дъждовна. Наблюдавах странни светещи петна, които се движеха във въздуха покрай бордовете. Когато очите ми свикнаха с тъмнината, разбрах, че петната всъщност са във водата, а вълните ги издигат високо и те сякаш витаят във въздуха.

До обяд на 17 ноември бях изминал още 81 мили по посока на Фримантъл. На моменти ме обземаше страшно отчаяние и чувство за поражение: нали целта ми беше да плавам до Сидней без спиране. Перспективата за спиране във Фримантъл ми заседна в гърлото. Реших,

че не мога да я преглътна. В 03,45 часа този следобед обърнах яхтата отново в посока на Сидней.

През целия ден се занимавах с моята система за „автоматично“ управление, като наблюдавах какво влияние оказват на устройството най-малките изменения в курса, силата и посоката на вятъра. Привечер курсът беше пълен фордевинд при скорост на вятъра 33 възла. Моята система се справяше добре, макар и със страшно скърцане на въжетата и плющене на платната.

Сега пък трябваше да предупредя Шейла да не слиза във Фримантъл. Тогавя опитах да се свържа с „Ориана“, но не успях. На 16 и 17 направих още шест опита. Струваше ми се, че макар и да не ги чувам, те ме чуват и повторих няколко пъти, че държа курс отново към Сидней и няма да спирам във Фримантъл. Помолих да предадат на Шейла, когато пристигне в Перт, да ми се обади по радиото.

Моето съоръжение се държа доста добре при един немного силен шквал. Зарадвах се. Дневният преход на 18 ноември беше 111 мили. Чувствувах се по-щастлив от всякога. Преди постоянно стоях настръхнал в очакване да се повреди автоматичното управление и да остана напълно безпомощен в лошо уравниовесената яхта. Фактът, че успях да направя приспособление да плава сама по курса, дълбоко ме удовлетворяваше. Мразя да се връщам, мразя да се предавам, мразя да се отбивам от курса си. Морякът е длъжен да се справя с трудностите. Това постижение беше за мен компенсация за разочарованието от провала на моя замисъл — да стигна Сидней за сто дни. Той изглеждаше вече неосъществим по две причини: първо, защото управляващото платно ме лишаваше от едно от най-добрите ми теглителни платна при остър бейдевинд, и, второ, платното, управляващо румпела, фактически работи срещу насоченото напред движение на съда и тегли в обратна посока. На мен ми беше ясно, че сто дни са много висока цел, но съм уверен, че бях в състояние да я постигна, ако не се беше повредило автоматичното управление. До Сидней ми оставаха още 2758 мили и двайсет от стоте дни. За последните двайсет дни бях изминал 2920 мили.

През нощта на 18 ноември проведох осемдесетминутен разговор с Перт и обясних цялото положение. Точно преди полунощ бях събуден от малко объркване. Излязох горе и намерих всички платна прехвърлени на другия галс, включително и бизан-стаксела. „Нищо

чудно, че се е прехвърлил“ — записах по-късно в дневника. Прекалено високи изисквания предявях към моята система. Очаквах да управлява съда с бизан-стаксела в слаб вятър, с което нямаше да се справи и автоматичното управление.

На четвъртия ден от преобразованието изминах 138 мили и моите надежди отново се съживиха. Бих ли могъл все пак да стигна за сто дни? През първите три дни, разбира се, бях загубил много мили и щеше да е трудно да ги наваксам. И този ден през цялото време си играх със системата за управление, като отстраних някои дребни дефекти.

Буревестниците и един-два албатроса продължаваха да ме придружават. Те ме чуваха отдалеч, като чуках с кофата за боклук по леерите да ги викам за вечеря, и долитаха при мен. После продължаваха да кръжат около яхтата, чакаха още лакомства. Обичах да ги наблюдавам. Олекна ми: същата вечер успях да се свържа с „Ориана“ и дълго разговарях с Шейла. Радвах се, че отново чувам гласа ѝ. Развеселих се и записах в дневника: „Стоя облегнат на градинската портичка (в случая входния люк) и наблюдавам замъглената луна и бягащата покрай бордовете вода. На душата ми е спокойно, за пръв път през това плаване. Изглежда, постоянният страх от повреда в автоматичното управление много ме е тормозил. Сякаш едва сега започна истинското плаване и аз се чувствам действително щастлив“.

На 20 ноември достигнах денонощен преход от 168 мили. Моята система може да поддържа яхтата по курса доста устойчиво при фордевинд и халфвинд, но при бакцаг е много несигурна.

Следващия ден вятърът беше със скорост 40 възла. Едва се влачех. Във въжетата се чуваше тих вой. Управляващото платно трудно удържаше яхтата по курса, когато тя плаваше под едно платно. Записах в дневника: „От тези щормове научих, че не мога да се реша да вдигна платната, докато не утихне шумът или приглушеният рев във въжетата“. Чувствах се пак много отпаднал; сякаш щормът ми изстиска всичките сили. Опитах се да си обясня на какво се дължи тази слабост: на непрекъснатите усилия да се държа по курса и да не бъда отхвърлен настрани или на влагата, недояждането, нервната преумора, растяща при всяко потреперване на корпуса и всяко подхвърляне на яхтата по вълните. Денонощният преход спадна на 82 мили.

Не можах веднага да вдигна трисела, защото краят на скъсания флаг-фал се беше омотал високо около фала на трисела и други въжета.

Страхувах се да използвам лебедката, а вятърът беше твърде силен, за да се опитам да разплета въжетата. Никога не ми е вървяло с тези флаг-фалове и записах в дневника: „Лесно може да се случи флаг-фалът да стане спирачка и да не успее да вдигна нито едно платно. Проклет да е, защото това ми се случва при всяко пресичане на океана. Преди да тръгна, трябваше да се отърва от тази проклетия“.

За да мога винаги да знам колко е изминала яхтата през изтеклото денонощие и каква тактика да предприема занаят, всеки ден определях точното си положение по слънцето. На 22 ноември записах: „Тъкмо взех с голяма мъка четири пъти височината на слънцето, когато една огромна вълна се разби върху яхтата. Гребенът ѝ заля кокпита и окъпа секстанта със солена душ. Промих го в затоплена сладка вода, в която бях сложил детергент. Тъкмо свърших и на яхтата налетя шквал със скорост на вятъра 45 възла. Скрих се в каютата и оттам помогнах на румпела да издържи на съкрушителните пориви. Люкът беше едва открянат, колкото да минат въжетата на румпела, но навън валеше такъв проливен дъжд, че през малкия процеп пръскаше вода далеч навътре. Сложих си мушамата и шапката и така престоях в каютата до края на шквала“.

Следобед спуснах кливера и спрях съда. Всички лати бяха изтръгнати от джобовете им и платната се прокъсваха. Беше трудно да се стои на палубата. Вълни заливаха кокпита, а градушката барабанеше като картечница. Беше много студено и ръцете ми така вкоченясаха, че не ги чувствувах. Всички дървени части в камбуза се намокриха и издуха от водата, която проникваше през затворения входен люк. Не можах да отворя две от чекмеджетата. Това ме вбеси: вътре имаше неща, които ми трябваха.

Вечерта отново дадох ход на „Джипси Мот“, но на другия ден няколко пъти се наложи да се притичам на помощ на управляващата система: веднъж, за да попреча на едно обръщане на яхтата по вятъра, за да не стане поворот фордевинд, втори път да не се насочи срещу вятъра и да загуби ход. Моята система несъмнено имаше дефекти. Не можех да използвам грота, защото гикът щеше да се трие във въжетата, които свързваха управляващото платно с румпела. А в кокпита се преплитаха толкова въжета, че беше опасно да вдигна бизан-стаксела. Яхтата беше като клетка за птици. С мъка се придвижвах по палубата, а

когато излязах от каютата, ми беше по-лесно да пропълзя под румпела, отколкото да прескачам въжетата.

Но аз непрекъснато правех подобрения. На 24 ноември записах следното: „Продължавам упорито да плавам в сивозеления океан, а над мен е надвиснало сивото небе. Системата за управление съвсем ме разглезва: през цялата нощ поддържаше яхтата по курса със скорост 7–7,5 възла. Изключение прави само периодичното изревяване на вятъра във въжетата и блъскането на вълните върху палубата. Някоя от тях обръща носа на яхтата на североизток или право на север. Но при всеки такъв случай след няколко минутно блъскане и клатене управляващото устройство връща яхтата по курса. От девет и половина часа не съм пипнал нито румпела, нито въжетата. Дано продължи дълго; за мен това е истинско чудо!“

Изпаднах във възторг, когато открих, че вече съм отминал западния край на Австралия. Можех и да не го забележа, ако не бях стигнал до края на картата на Индийския океан. Необходимо е да добавя още нещо: плавах 500 мили южно от сушата и нямаше никаква опасност да налетя на нея, в случай че не обърна внимание, че я отминавам. Как се радвах, когато извадих картата на Австралия! Намирах се само на 120 мили от Басовия пролив. Каква зашеметяваща (или по-точно ободряваща) перспектива. След остров Мадейра не бях виждал суша.

Все още плавах без лаг, но се оказа, че моите изчисления на курса по астрономическите наблюдения са много по-точни, отколкото очаквах. Човек свиква да определя скоростта на око. Така например, ако според астрономическите изчисления имах преход от 158 мили, навигационното изчисление, основано на периодическото окомерно определяне на скоростта, дава всичко на всичко 3,5 мили разлика.

На 25 ноември, след като свърших радиосеанса, се случи нещо изключително. Тъй като лампата над щурманската маса гаснеше, аз свързах на края на проводника една подвижна лампа, за да ми свети, докато завърша разговора. Окачих я на проводника за лага. И той изведнаж отново заработи. Значи проводникът е бил прекъснат. Вероятно е бил повреден, когато са монтирали радиотелефона, и сега теглото на лампата по някакъв начин е събрало краищата му в изолиращата обвивка. Осем пъти бях пробвал да не би да е прекъснатата връзката на този проводник с лага, но никога не ми беше идвало на ум,

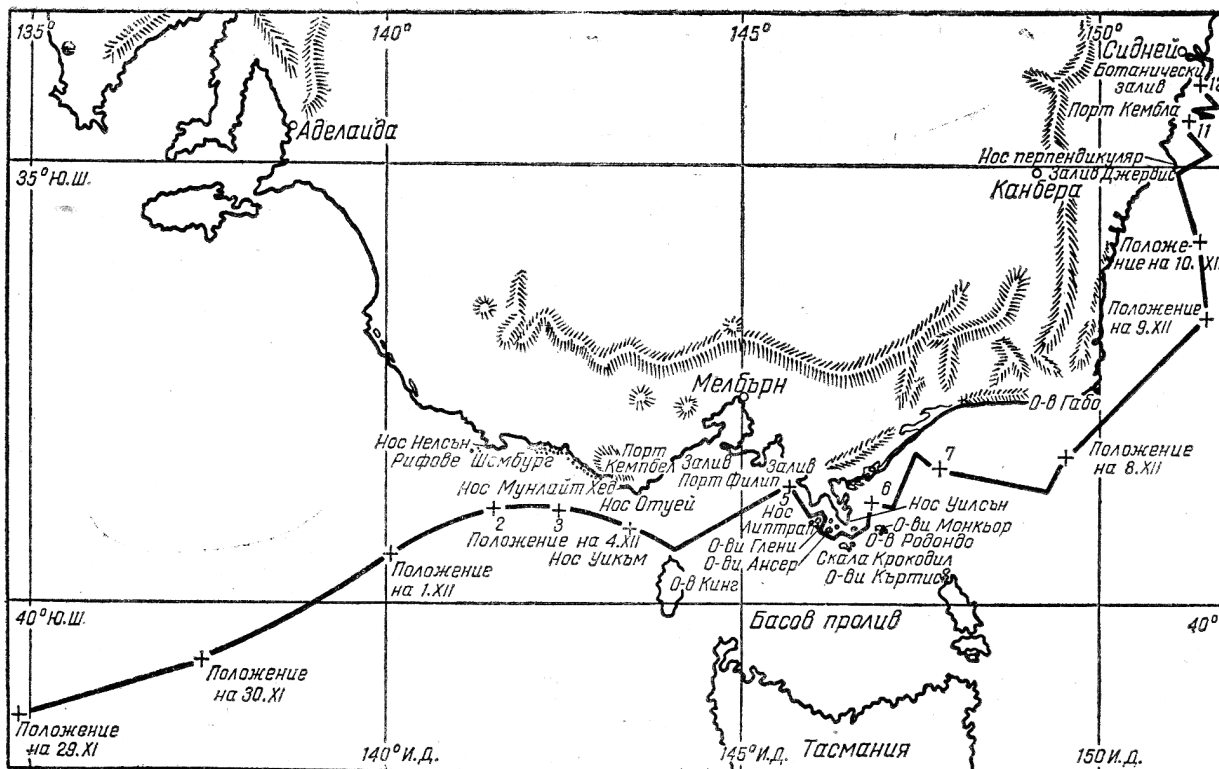
че повредата е вътре в него. Сега отново имах лаг (макар и да поправих проводника чак на другия ден). От една страна, това ме радваше, защото сред островите на Басовия пролив щях да имам нужда от него, но, от друга страна, с печал си помислих, че душевният ми мир ще се наруши.

Прекарах през два блока въжето от румпела към наветрения фалшборд, а свободния край отведох в каютата. Отначало само едно тънко въже излизаше от подветрената страна на румпела, отиваше към фалшборда, а оттам в каютата. Но по-късно ми се стори недостатъчно и съоръжих още два блока с въжета и от другата страна. Тези въжета се оказаха безценни помощници. Те ми помагаша да управлявам румпела и да помагам на управляващото платно от каютата, без да е нужно да обличам непромокаемите дрехи и да излизам на палубата. На 25 ноември например две съкрушителни вълни се стовариха върху яхтата, повдигнаха я и я завъртяха на не по-малко от 140° от курса ѝ. Управляващото платно можеше навреме да върне яхтата по курса, въпреки че платната дълго плющяха. (Необяснимо е как издържат на такова плющение при 45-възлов вятър.) Като натегнах наветрените въжета аз бързо върнах съда на предишния курс, без да излизам от кокпита.

Вечерта от запад се надигна голямо вълнение; вълните достигаха височина 50 фута. Наоколо летяха десетки буревестници, които почти винаги предвещават щорм, каквото и да казват метеоролозите. Виждах ги как, без да прекъсват полета си, грабваха по нещо от водата, но не знаех какво е. Един час преди полунощ голяма вълна обърна „Джипси Мот“ през фордевинд с носа право на юг. Платната се прехвърлиха назад и нито управляващото платно можеше да помръдне румпела, нито аз успях да направя нещо от каютата с помощта на въжетата. Облякох доспехите за лошо време, но румпелът не помръдна. Тогава седнах от подветрената страна на кокпита, опрях гръб на фалшборда и го натиснах с крак, докато рулят бавно се помръдна и обърна „Джипси Мот“ по вятъра. През фордевинд той я върна на предишния курс. Нощта беше наистина възхитителна. Луната сияеше ярко, по небето плаваха сребристи облаци, а вълните развяваха бели гривни. „Джипси Мот“ пореше вълните със 7,5 възла в час. Малко след полунощ се събудих от много неприятен шквал, който беше прехвърлил назад всички платна. Наложих се през цялото време, докато траеше, да стърча

в кокпита, да се грижа за румпела и да държа „Джипси Мот“ близо до вятъра. Тя летеше като стрела на курс фордевинд. Измръзнах. Бях само по пижама и панталон под шубата. При първия удобен случай си облякох пуловера и надянах спасителния нагръдник. Спуснах работния кливер. Никак не ми се искаше да губя скорост, но един неуправляем съд е същински ад. В 5,30 ч. сутринта отново ме събуди обръщането на яхтата с кърмата напред. Записах в дневника: „Нека да погледнем истината в очите — моето управляващо платно не може да се справя с яхтата при осембалови (скорост 35 възла) или по-силни ветрове. То няма достатъчно тяга, за да застави румпела да обърне яхтата на фордевинд, след като някоя вълна я е обърнала обратно. А за руля наистина се иска слонска сила“.

Този ден не ми вървеше. Освен че толкова често трябваше да изскачам горе на помощ на румпела, но и чекмеджето с електрочасти изхвъркна от гнездото си и на пода се разсипаха бушони, радиолампи и какво ли не. След това всички навити на рула карти изпопадаха от специалната ниша под тавана. Когато по-късно се порових в сандъка под койката, всички дрехи бяха мокри с изключение на опакованите в найлонови торби. По пладне, докато взимах височината на слънцето, върху яхтата ненадейно се стовариха огромни вълни, които я обърнаха срещу вятъра и прехвърлиха платната на десен галс. Нямах да е зле, ако можех да опъна палатка в каютата, за да пази нещата сухи.



След два и половина часа записах: „Сега наистина се отървах на косъм!“ Стоях на входния люк с лице към каютата и следях дали репетирът на лага над кърмовата койка работи точно. Изведнъж стрелката отскочи силно към ограничителя, който показваше 10 възла, и остана там. През първите една-две секунди помислих, че лагът отново се е повредил. Но в този момент яхтата легна на борд и като погледнах навън, видях, че „Джипси Мот“ се намираше на гребена на голяма разбиваща се вълна. Яхтата се обърна направо на вълната, а тя така силно я тласна напред, че мачтите легнаха хоризонтално. От моето място до койката виждах как бизан-мачтата се е наклонила над кипящата пяна. Струваше ми се, че яхтата се плъзга настрани със скорост 30 възла. Бях съвсем безпомощен. Не се уплаших, а наблюдавах всичко с голям интерес. Ще се потопят ли мачтите във водата? Ако потънат още няколко градуса под хоризонталната плоскост, водата ще ги покрие и яхтата неизбежно ще направи оверкил. Но това не стана; вълната отмина, като остави „Джипси Мот“ обърната към вятъра. Тя се изправи и скоро управляващото платно я върна на предишния ѝ курс.

На 27 ноември се намирах на 710 мили от нос Отуей и реших така да наглася въжетата и шкотите на управляващото платно, че да мога да вдигам грота. Беше ми необходим, защото сега няха възможност да вдигам нито едно от големите ходови платна. Бях снел от грот-гика въжето на топенанта, за да го използвам за румпела, и сега на негово място трябваше да сложа ново. Небето беше зеленикавосиньо. В Европа това обикновено предвещава страшна буря. Появиха се характерните перести облаци. Тези признаци обаче ме заблудиха. Буря нямаше.

Един албатрос прелетя над яхтата, пусна бомбичката си право върху бизана и го украси с наниз от червени петънца. Точно попадение! Прекарах през блока нов румпел-трос към управляващото платно и го натегнах, за да мога да сваля предишния. После направих същото и с подветреното въже. Дължината на въжетата за управление, пределите на тяхното действие и подвижността на частите на системата изискваха специални усилия, защото ефективността на съоръжението зависеше само от великолепната настройка.

На другия ден вятърът пак зарева във въжетата и аз спуснах всички платна с изключение на щормовия кливер и управляващото платно. Бях доволен, че се тътрех по вълните по определения курс, макар и с четири възла в час. Докато работех на форщевена, забелязах няколко буревестника само на шест фута от себе си. Никога преди не ги бях виждал толкова отблизо. Гледах ги как ту отскачат с гърди от водната повърхност, ту блъскат леко вълните веднаж с крайчеца на едното крило, после с крайчеца на другото, сякаш издухват пухчета.

На 29 ноември навърших четиринайсет дни плаване без автоматичното управление. Бях изминал 1808 мили, средно по 120 мили в денонощие. Добър преход, защото освен неприятностите с управлението се бях лишил и от едно от най-добрите си теглителни платна. Но за сто дни до Сидней, уви, нямаше да стигна. Оставаха ми още шест дни от стоте и 1057 мили. Пак се оклюмах. Прекарах една безсънна нощ при непрекъснатия пукот на радиотелефона, който настояваше за новини от мен. След три месеца, прекарани в самота, този шум беше непоносим и просто ме подлудяваше. Знам, че това са глупости, но докато се въртях в койката и се мъчех да прогоня мислите и картините, които ме преследваха, състоянието ми си оставаше такова.

Реших, че трябва да се отнасям към предявените изисквания за снимки от въздуха, радиосеанси и т.н. с по-голямо търпение.

Един час след полунощ на 30 ноември силна спазма в крака ме принуди да стана от койката. Винаги когато си протегнех краката при събуждане, получавах такива спазми, но бях в полусънно състояние и не можех да се овладеея. За щастие, щом се изправех, твърдите като дърво мускули се отпуснаха и острата болка намаляваше. В такива моменти ме обземаше страх, че мускулът няма да издържи на напрежението и ще се скъса. Малка порция морска вода обикновено предотвратяваше тези кризи — може би се нуждаеха от сол.

Следобед заших разпорения шев на бизан-стаксела. Като за разнообразие денят се оказа ясен и слънчев. Беше достатъчно топло и аз излязох да шия в кокпита. Когато вдигнах бизан-стаксела, управляващото платно се оказа, че не е в състояние да се справи с яхтата, и аз го свалих. После на мястото на тристафутовия кливер вдигнах шестотинфутовия генуезки стаксел. „Джипси Мот“ на моменти с лекота започна да достига девет възла, но когато вятърът се усили, управляващото платно не можеше да контролира яхтата с вдигнат генуезки стаксел и аз неохотно го свалих. Най-печалното беше, че веднага щом спуснах платното, вятърът спадна почти до пълен щил. Спокойно можех да го оставя на мачтата. Ако вятърът ми правеше номера от злоба, целта му бе постигната! Може би съдът щеше да се държи по курса, ако спуснех трисела, но вече се стъмняваше и мен ме очакваше проклетият радиосеанс. Затова оставих генуезкия стаксел на палубата и вдигнах тристафутовия кливер.

Докато в сумрака прибирах платното в торбата на бака, изведнъж ме стресна писък. Като че ли викаше човек. Чу се някъде съвсем близо до яхтата. Обърнах се бързо. Какво можеше да бъде? Албатрос! На около 10 фута от яхтата две птици бяха кацнали върху водата. Те бяха допрели човки и ми се стори, че се ухажват; едната стоеше с крила, изопнати във формата на „V“ и с подгънати краища. Стъмни се съвсем и повече нищо не можах да видя.^[1]

[1] Рекс Клемънс в книгата си „Циганинът от нос Хорн“ разказва подобна случка.

„В една тъмна, безлюдна нощ, точно преди да излезем от четиридесетградусовите ширини, се случи нещо необикновено.

Беше по време на нощната вахта между полунощ и четири часа сутринта или, както я наричат, «кучешката вахта». Внезапно в тъмнината някъде близо до левия борд се разнесе ужасно ридание, което всяваше страх — толкова дълбоко беше страданието му. Не поразяваше със силата си — десетина мъже биха могли да го заглушат, но този вопъл беше изпълнен с такава неописуема мъка, че почти смрази кръвта в жилите ми.

Цялата вахта начело с помощник-капитана се втурнахме към перилата на палубата и започнахме да се взираме в черния мрак откъм наветрения борд. Матросите от първата вахта, които дотогава спяха, капнали от умора, долу в койките си, се втурнаха на палубата. И корабокрушение не би вдигнало фокмачтовия матрос, преди да чуе свирката, но стонът го беше призовал на палубата като тръбата на Страшния съд. Ако някога хора са замръзвали от ужас, то именно това се случи с нас тогава.

Дори «Старецът» се събуди и се качи на палубата. Всички налягахме слух и зрение в непрогледната нощ.

Минаха една-две минути, през които се заслушвахме, удивени и смълчани, и тогава отново се разнесе същият смразяващ вик, прерасна във вопъл, изпълнен с непоносима мъка, и замря, като се разсипа в накъсани хълцания.

Никой не помръдна и не промълви ни дума.

Тази нощ останахме будни и с голяма благодарност посрещнахме сивата зора над бурното безлюдно море.

Това беше всичко. На думи не изглежда много страшно, но онази нощ се превърна за нас в нощ на ужасите. Дълго след това в ушите ми кънтеше ехото на ужасния писък. Дори и сега потрепвам, когато си спомня за него.

Кой го породил и какво беше това — никога не узнахме!“

Не е ли било това писък на албатрос? ↑

ГЛАВА ОСМА

БАСОВИЯТ ПРОЛИВ

На 1 декември обедните астрономически наблюдения показаха, че течението, вероятно съчетано с вятъра, ме е отнесло на 36 мили северно от изчисленото положение. Денонощният преход беше 140 мили. Това постижение щеше да остане най-доброто за много дни напред. Започваше една от трудните фази от моето плаване.

Поетият от мен курс щеше да изведе „Джипси Мот“ на брега между нос Отуей и нос Нелсън, който лежеше на сто мили западно от него. Тъй като този бряг беше подветрен, аз спуснах тристафутовия кливер и на негово място вдигнах работния кливер, за да се държа по-остро срещу вятъра. „Джипси Мот“ започна незабавно да се блъска по вълните. Трябваше да се примиря с това неудобство. В 20,00 часа ударите станаха непоносими. Струваше ми се, че напрежението от очакването на всеки следващ тласък ще ме подлуди. В зоната на четиридесетградусовите ширини можех да намаля клатенето, като се отклоня от курса в халфвинд или дори фордевинд. Но щеше да е грешка да взема курс към подветрения бряг. Всъщност до брега имаше 90 мили, но след безбрежните пространства, които бях прекосил, той ми се струваше много близо. Спуснах работния кливер и на негово място вдигнах щормовия, като едновременно с това рифовах бизана. От 5,5 възла скоростта спадна на 3,5 възла. Курсът остана същият. Щом ударите по вълните се смекчиха, животът стана по-поносим.

В полунощ морето се разбушува и с бясна сила започна да подмята яхтата. Пренесох кливера на наветрения борд, спуснах трисела, закрепих румпела на подветрения борд и се затътрих по вълните с два възла в час право срещу вятъра. В 06,00 часа пренесох щормовия кливер и вдигнах бизана.

До обяд за денонощието бях изминал само 68 мили. В 10,24 успях един-единствен път да взема височината на слънцето. Наблюдението потвърди точността на навигационните изчисления. По пладне се намирах само на 35 мили от нос Нелсън. Курсът ми лежеше

към един залив на наветрения бряг. Видимостта беше лоша и се надигаше щорм. Барометърът така бързо спадаше, че можех да очаквам страшна буря. Пред мен лежеше нисък бряг, който трудно щях да забележа. Обърнах яхтата на другия галс и се насочих на юг-югоизток. Реших да остана на този курс, докато вятърът промени посоката си и ме пусне в Басовия пролив. „Джипси Мот“ се движеше само с три възла в час, тъй като управляващото платно теглеше назад. Затова пък ударите по вълните намаляха и аз можех да си отдъхна. Океанът яростно бушуваше. Трябваше два пъти да изтривам секстанта, докато правех наблюдението си в 10,40 часа, а после се наложи и да го измия със сладка вода, защото го обля гребенът на една голяма вълна.

Случи ми се това, което най-малко желаех: влизах в Басовия пролив при щорм и лоша видимост, след като в продължение на 12 000 мили не бях определял мястото на съда по ориентир на сушата. Много се безпокоях, защото астрономическите наблюдения със секстанта на слънцето, луната и звездите дават точно местоположението на съда само ако данните са обработени вярно. Беше напълно възможно да съм допуснал някаква грешка в едно от десетте или двайсетте наблюдения. Тя може да е съвсем елементарна, като например да взема стара дата от алманаха или да препиша невярно някоя цифра от шестцифрения логаритъм. За щастие почти винаги усещам, когато стане нещо такова. Изглежда, вече съм си изработил свръхестествен усет. Но не бях сигурен и не можех да не нервнича, когато приближавах суша. Ако разчитах само на астронавигацията, можеше да се блъсна в скали или остров, защото за последен път определих точното място на яхтата по ориентир на сушата на 12 000 мили оттук. Какво оставаше, ако имах някаква съществена грешка, повтаряща се във всички наблюдения, неразкрит дефект в секстанта, в секундомера, в таблиците, в алманаха... В Басовия пролив се надявах да си определя местоположението с помощта на радиомаяците. Когато се настроих на вълната, посочена в последното издание на инструкцията на Британското адмиралтейство, не можах да хвана нито един от тях. По-късно разбрах, че в Австралия всички честоти неотдавна са били променени. Претърсих цялата скала на радиопеленгатора и улових маяка на летището Маунт Гамбиър, но на съвършено друга вълна от указаната в инструкцията. После започнах да търся вълновия сектор на радиомаяците на нос Отуей и

нос Уикъм. Бедата беше в това, че те излъчваха сигнали през половинчасови интервали.

Плаването стана още по-тежко, когато задуха насрещен щормови вятър. Трябваше бавно да лавирам срещу него. В 17,30 отново смених галса и пак се отправих към брега. Щормът, лошата видимост и настъпващият мрак, лашкането и блъскането на яхтата по вълните могат да влудят човек. Когато вечерта потърсих връзка по радиотелефона, имах чувството, че се обаждам от виенско колело.

Според навигационните изчисления на другата сутрин (3 декември) в 09,40 часа трябваше да се намирам на дълбочини в обхвата на моя малък ехолот — 50 сажена. Но ехолотът не приемаше никакви сигнали и аз сметнах, че съм няколко мили по на запад, където на картата беше отбелязана дълбочина над 50 сажена. Ако това беше вярно, аз се намирах все още на 19 мили от подветрения бряг.

Освен че не бях в състояние да взема височината на слънцето, плаването се усложняваше и от това, че не можех да уловя нито един от изброените в адмиралтейската инструкция радиомаяци. Накрая реших да претърся скалата и открих нос Отуей вместо на указаните в най-новото издание 289 килохерца на 314. Успях да хвана и нос Уикъм и да си засека положението по двата радиомаяка. Преходът до обяд на 3 декември беше само 53,5 мили.

Мястото, определено по пеленгите на носовете Отуей и Уикъм, се оказа на 23 мили западно и 5 мили северно от нос Отуей. В 12,30 часа се намирах на 12 мили от сушата и непрекъснато надничах навън в очакване да видя земя пред себе си. Не исках да обръщам на другия галс, докато не видя земя. Освен това се надявах, че вятърът ще задуха по часовниковата стрелка и ще ми позволи да мина откъм наветрената страна на нос Отуей, без да сменям галса. Продължавах да вземам пеленги от Отуей и Уикъм, но нямах особена полза от тях, защото в Южното полукълбо вече не можех да разчитам на компаса си. След два часа и двайсет минути забелязах право по носа скалистата ивица на брега. Далеч в източна посока се открояваше друг нос. Предположих, че е Мунлайт Хед. Реших, че „Джипси Мот“ се движи към Оливър Хил, на 3–4 мили западно от Мунлайт Хед, но не можех да разпозная със сигурност бреговата линия. Ако това беше Оливър Хил, то аз се намирах на 16 мили от рифа Шомбърг, където известният (по-точно

знаменитият) капитан Були Хейс загуби своя клипер. Легнах на другия галс на три мили от брега.^[1]

Смятах да се движа на ляв галс в продължение на 4–5 часа, за да се измъкна от пътя на големите параходи. В 17,00 часа забелязах появата на типично облачно образувание, което предвещаваше обичайния за този район вятър „Южен разбойник“. На брега зад кърмата се образува удължено, ниско надвиснало моравосиньо кълбо от облаци. Мислех си дали е толкова коварно, колкото изглежда, и дали вятърът ще ме връхлети. Искаше ми се да вдигна още платна, но кълбестите облаци ме изплашиха. Според радиопеленгите, които взех в 22 часа, все още се намирах на 31 мили от нос Отуей. А и не бях се измъкнал от пътя на лайнерите, защото видях три един след друг. Тези параходи можеха много да улеснят моето плаване, ако знаех по каква линия се движат. Тук излезе наяве още един от моите пропуски, които превръщат дългото плаване в мъчение: бях забравил да взема със себе си адмиралтейския справочник „Световни морски пътнически линии“. Така че не бях в състояние да определя техния маршрут, ако държаха курс към Фримантъл.

Налагаше се да се спусна по на юг, за да се отдалеча от оживените води и да мога да сменя галса. В полунощ записах в дневника си, че този морски път е не по-малко оживен от Ламанш. Видях още три парахода и трябваше да обърна яхтата по вятъра, за да не налетя върху единия. Намирах се приблизително на миля от него, когато започнах да маневрирам за поворот оверцаг. Считах, че е достатъчно далеч и времето ще ми стигне за маневрата. Откакто излязох от Южния Атлантис, това беше първият параход, който виждах отблизо, и това е единственото ми извинение за неудачния поворот. След като обърнах яхтата, разбрах, че на този курс сблъскването е неизбежно, и затова тръгнах по вятъра, за да мина откъм кърмата му. На парахода навярно са се чудели какво, по дяволите, съм намислил. Но, изглежда, попаднах на добър и съзнателен щурман, който своевременно спря машините. Да можеше всички параходи да се отнасят така рицарски с малките яhti! Промъкнах се покрай кърмата му със самочувствието на последен глупак. Вероятно обръщането на другия галс е станало по-бавно, отколкото очаквах, а и параходът се е движел с голяма скорост.

Вече се виждаха проблясъците на фара на нос Отуей. Засякох го, но не можах да определя точно на какво разстояние се намирах от него. Може би на около 20 мили. Оказа се, че другият нос, който забелязах, не може да е Мунлайт Хед. През цялото време до полунощ бях в трескаво напрежение: тормозеха ме минаващите параходи, неизвестното положение на яхтата, отвратителното време и вятърът, който в някои моменти прерастваше в щорм. Не можех да си легна, след като не знаех на какво разстояние се намирам от сушата, към която плавам. Затова очертах на картата границите на една евентуална грешка при определянето на местоположението на съда и от това заключих, че където и да се намирах в този район, можех да плавам безопасно на ляв галс още няколко часа, преди да изникне опасност да налетя на остров Кинг. Взех под внимание и коварните течения около този остров, за които предупреждаваше лоцията на адмиралтейството.

Четвърти декември. Денят беше сивозелен, дъждовен, с лоша видимост и насрещен югоизточен вятър. Движех се много бавно поради страшното блъскане по вълните. Въпреки всички усилия и маневри все още не бях влязъл в Басовия пролив! Денонощният преход отново показваше някакви нещастни 52 мили. Обикновено „Джипси Мот“ набираше скорост до 5,5 възла, после се препъваше в три-четири вълни последователно и спираше. Не беше важно големи ли бяха или не, достатъчно беше да обърнат носа ѝ срещу вятъра и тя губеше ход. От три дни не бях вземал височината на слънцето. Според следобедния радиопеленг, на който не можех да разчитам, за последните четири и половина часа след пладне бях изминал 10 мили в южна посока.

В 16,30 изчислих, че се намирам на осем мили северно от нос Уикъм, на северния край на остров Кинг. Стори ми се, че съм прекалено близо до сушата, и легнах на другия галс в посока изток-североизток. По-късно научих, че пазачът на фара на нос Уикъм бил забелязал „Джипси Мот“. Изненадах се, защото би трябвало аз пръв да забележа фара. Разбира се, може да ме е видял на екрана на радиолокатора.

Само с това можех да си обясня появата на самолет час и половина по-късно. Той направи няколко кръга над „Джипси Мот“. Възхитих се на майсторството на летеца, който ме беше намерил в мъглата и ниската облачност. Всеки път, когато обръщаше машината за поредното спускане, изчезваше в мъглата.

Смешното е, че той, изглежда, знаеше съвсем точно координатите ми, а аз нямах представа, къде се намирам.

Един час преди полунощ записах в дневника: „Вятърът и вълнението, слава богу, утихнаха. Не мога да проумея как една толкова малка яхта издържа на такива страшни удари“. През по-голямата част от нощта се опитвах да засичам пеленги на радиомаяци. Най-ясен сигнал идваше от маяка на остров Кинг. Беше трудно да направя добри засечки, защото стрелката на компаса играеше като обезумяла. Излезе на бял свят още един от моите пропуски при тръгването. Недопустимо беше, че не бях взел на борда компас с уравновесена игла за магнитната аномалия на Южното полукълбо. Забелязах също, че флуоресцентното осветление в каютата разстройва пеленгите. Ужасно неприятно! Налагаше се да загася всички лампи, за да получа точни данни от приборите.

В зори на 5 декември вятърът поутихна и задуха обратно на часовниковата стрелка, точно срещу мен. Изтече моят стотен ден от плаването. Записах в дневника: „През последните четири дни едва си пробивах път в насрещния източен вятър и изминах само 279 мили. Почти през цялото време той духаше с щормова сила. Все едно, че четири дни бях плавал нагоре по Ламанш, като една трета от времето е духал щорм, а през останалата част — четирибалов вятър. Два пъти, когато вълните започваха да блъскат яхтата прекалено яростно, трябваше да лягам на дрейф. Мръсно мъгливо време! Нямах възможност да определя местоположението си. Успях чак днес по пладне, като стигнах нос Липтрап“.

Разбрах, че вече е дошло време да спра в пристанище, защото изядох последната глава лук. В 10,38 на следващата сутрин забелязах право по носа земя. До обяд времето се стопли, настъпи горещ летен ден. Преходът за денонощието беше 106 мили. На 3 мили от сушата направих оверцаг. Намирах се във Венериния залив и трябваше да лавирам срещу вятъра, за да заобикаля нос Липтрап и да се отправя към нос Уйлсън. Наоколо беше пълно с острови — островите Глени, Ансъровите острови, островите Редондо. За щастие времето остана ясно и аз виждах двата маяка, но все пак за един самотен мореплавател е много рисковано да се промъква сред острови в тъмнината. Трябваше да следя за всяка миля на всеки галс. През тази нощ дремнах само два часа. Все пак се утешавах с мисълта, че насрещният вятър ще се окаже

благоприятен, щом заобиколя нос Уилсън и се отправя на изток-североизток към остров Габо.

Излъгах се. На 6 декември в 06,30 сутринта отминавах остров Редондо, разположен южно от нос Уйлсън. Това интересно островче е само половин миля широко и 1150 фута високо — една голяма канара в морето. Доближих на няколкостотин ярда до него. Гледах скалата и земята и се вълнувах: толкова дълго бях живял на вода, далеч от всякаква суша! А островчето беше съвсем неприветливо кътче на земята; гола, неплодна скала, която се подаваше от морето като дъно на бомбе.

Продължих на ляв галс до един друг остров, разположен на 7 мили източно от Редондо, и после отново направих поворот оверщяг. Но вятърът веднага се обърна и пак задуха насреца. До обяд бях изминал само 62 мили, откакто заобиколих нос Уилсън.

До Сидней ми оставаха все още 449 мили. Насрещният вятър утихна. Струваше ми се, че до Сидней ще плавам цяла вечност. В дневника записах: „Мисълта, че с този насрещен вятър за 400 мили са ми нужни осем дни, действува много отрезвяващо. Можеше да е и по-лошо“.

През нощта на седми настъпи почти пълен щил. Все още се утешавах с мисълта, че веднаж да заобиколя остров Габо и ще задуха попътен вятър. Сутринта в 08,00 часа вдигнах големия генуезки стаксел. Той добре дръпна яхтата. Скоростта се увеличи, но работата на управляващото платно много се усложни. Параходът „Илсура“ от Нюкасъл ме поздрави с неколkokратни изсвирвания на сирената за мъгла, а от борда ми махаха. Само че здравата ме уплаши, когато се приближи откъм кърмата ми точно когато лавирах в променливия вятър. Записах в дневника: „Всяко нервно напрежение ме кара да се чувствавам безсилен като бебе“.

Същия ден по обяд се намирах на 35 мили от района на Джипслендските езера. Яхтата се плъзгаше по водата леко като призрак. Вятърът беше слаб. Ненадейно ме атакуваха няколко рибарски лодки, пълни с журналисти. Чух бумтежа на дизелов мотор и когато надникнах от каютата, видях, че съм заобиколен от журналисти и фоторепортьори. Отговорих на техните поздрави и на един-два въпроса, но отказах да позирам за снимки. Не исках да бъда нелюбезен и им казах, че ако искат да позирам, трябва да почакаат десетина

минути. Това ги разколеба, защото щели да пристигнат и други лодки. Извиних се и им казах, че ако не се съгласят да почакаат, няма да позирам. Работата се състоеше в това, че исках набързо да се избърсна и да се преоблека, за да добия малко по-нормален вид. Почти деветдесет дни не бях виждал жив човек, целият се разтопих от любезност и желание да угодя. Но моята мечта беше да не бъде открит, преди да стигна Сидней. Искаше ми се първата земя, която ще се появи пред мен след отплаването ми от Европа, да бъдат двата високи скалисти носа, ограждащи залива Порт Джексън^[2].

По-късно с един траулер пристигна Лу д'Алпоже, журналист от „Сидней Сън“, с когото се срещнах в Нюпорт, Род Айлънд. Там през 1962 година той водеше репортажите на ветроходните състезания за купата на Америка. Д'Алпоже се спусна в една гумена надуваема лодка и се приближи до „Джипси Мот“ с думите:

— Донесъл съм ви подарък: малко лук и бутилка уиски.

— Не мога да взема нищо на борда — отговорих аз. Знам от опит колко са строги митническите власти в Сидней. Ще направят ужасен скандал, ако някой се приближи до яхтата, преди да съм минал през контрола.

От времето, когато бях летял над Австралия, наистина помнех какви педанти са австралийските митничари по отношение на правилата и законите. Лу спокойно отби моя аргумент, като ми обясни, че ме очаква грандиозно посрещане и властите няма да се придържат към никакви формалности. Не беше вежливо да откажа, макар че вече не пиех уиски. Независимо от всичко колкото и приветливо да се отнесоха по-късно към мен митничарите, те бяха много недоволни, че снимката, на която приемах бутилката уиски, беше разпространена в чужбина.

Още една лодка, може би рибарска, приближи до яхтата, за да може журналистът от „Мелбърн Ейдж“ да прехвърли през борда един вестник. Капитанът ѝ, като не прецени разстоянието, блъсна лодката в кърмата на „Джипси Мот“ съвсем близо до автоматичното управление или по-точно до останалия на мястото си кронщейнер, който преди поддържаше сваленото от мен крило. Напрегнах всички сили, за да отблъсна носа на чуждия съд. Успях да предотвратя голямата повреда, но си ударих лакътя. Благослових журналиста с най-отбрана ругатня. Рядко съм виждал така да се смути човек: лицето му побеля като

платно и той не можа да каже нищо. Когато лодката му се отдръпна, огледах повреденото място. Ядът ми мина и накрая му махнах за сбогом. Този човек излезе много тактичен, защото, вместо да каже как съм го наругал (макар и такива неща да се избягват), той написа, че съм му извикал „по дяволите с вашите лодки за разходки“. Тези думи възбудиха голям смях из цяла Австралия и още повече у мен, защото никога в живота си не бях чувал подобен израз!

Същият ден до обяд бях изминал само 59 мили. Вечерта за последен път натегнах задвижващите ремъци от спомагателния мотор към генератора. Той заработи с невъобразим шум и замириса на изгоряло. Двата ремъка бяха станали съвсем негодни. Единият се беше накъсал на няколко места. Вече изобщо не ми правеше впечатление, че трябва да ги намествам, провиснал надолу с главата. Когато за първи път се заех с тази работа в морето, ми се стори съвсем безнадеждно, защото половината гайки се затягаха само с напипване. Но човек свиква с всичко.

Вече имах на разположение само заредените акумулаторни батерии и съобщих на радио Сидней, че от този момент мога да приемам и изпращам единствено спешни съобщения. Помолих ги да ми съобщят вълната на радиомаяка на островите Габо и на летището в Сидней. Австралийските радисти бяха много любезни и експедитивни.

Вече от шест дни непрекъснато лавирах в насрещния вятър. Когато най-после вятърът стана попътен, взе, че утихна. Тогава мощното течение, което минаваше покрай бреговете на Нови Южен Уелс, ме повлече назад в югозападна посока. На 8 декември следобед, тъкмо се чудех как да спусна големия генуезки стаксел, когато се чу силен звънтящ звук. Яхтата потрепера. Спуснах се да видя какво се беше случило, но в първия момент нищо не открих. После забелязах на палубата извития като змия форцаг, който трябваше да стои изпънат на мачтата. Не го открих в първия момент, защото „генуезецът“ стоеше на мястото си, задържан от фала и предната шкаторина. Бяха се скъсали двата основни форцага и се виеха по палубата, до половина потопени във водата. Тънките щагове стояха на местата си. Спуснах „генуезеца“ и извадих без всякакъв труд двата метални щага от водата. Ухото на върха на мачтата, което държеше тези щагове, се беше отчупило в мястото на заварката към мачтата. Сега въпросът беше дали повредата беше отслабила двата по-тънки щага. Ако и те се откъснат, докато

приспособя нов щяг, аз ще бъда лишен от предни платна. Но дори и тогава скоростта значително ще се намали. Сложих ноцните си очила с малък диоптър. Валеше дъжд и не можах да видя нищо. До самото ми слизане в Сидней непрекъснато се тревожех за тези щягове, макар че по-тънките издържаха докрай.

На другата вечер, 9 декември, се случи нещо странно. Стоях на бака и разглобявах сигналния огън на десния борд, когато изведнъж ми се стори, че се намирам съвсем близо до водата. Имах чувството, че мога да я докосна с ръка. Но нали форцевенът беше на пет фута над повърхността на морето? Сигурно потъвам! Втурнах се към кърмата и се спуснах в каютата, за да вдигна трюмовия люк. Очаквах да го намеря пълен догоре с вода, която неудържимо нахлува през неизвестна пробойна. За мое удивление в трюма нямаше нито капка! Нищо не беше се случило. Просто зрителна измама; халюцинация, подобна на мираж, която за момент ме накара да помисля, че яхтата потъва. Надявам се никога да не го преживея в действителност.

На десети сутринта „Джипси Мот“ попадна в безветрие, но следобед от североизток отново задуха. Вятърът идваше право срещу мен, но затова пък денят се случи ясен и ослепително слънчев. Повиках радио Сидней и помолих да съобщят на Шейла, че от полунощ се намирам в щил, едва преди малко съм получил ход и ми остават още 120 мили.

Подир обед ме откри един самолет. Предполагам, че пилотът се е ръководил от съобщението, което току-що изпратих по радиото, защото се намирах поне на 50 мили от брега и не бях дал никакви координати. Изглежда, беше излетял от Сидней по дъга с радиус 102 мили. Силно накрена, „Джипси Мот“ пореше вълните под грот, бизан, кливер и стаксел. След като отминах остров Габо, легнах на галс към открито море и се отдалечих на 80 мили, за да се избавя от лодките и самолетите. За нещастие колкото повече се отдалечавах в открито море, толкова по-силно ме влечеше течението на юг. Когато на 10 декември отново обърнах към брега и съзрях в здрача земя, разбрах, че далеч пред мен мига ярката светлина на фара на нос Перпендикуляр — северната точка на залива Джървис. А трябваше да изляза много по на север. Разчувствувах се при вида на тази светлина. Точно в този залив през 1931 година се бях катурнал с моя хидроплан „Джипси Мот“, след като бях извършил първия самостоятелен полет над

Тасманово море — от Нова Зеландия до Австралия. В този залив загубих част от пръста си, когато неловко се мъчех да закача „Джипси Мот“ за крана, който я вдигна на палубата на самолетоносача „Албатрос“.

При вида на гладкото спокойно море трудно можеше да се повярва, че показаното на картата южно течение влече покрай тази част на австралийското крайбрежие със скорост 4 мили. Освен това в очите ми, право откъм Сидней, духаше североизточен вятър. „Джипси Мот“ започна да се клати по вълните като детско конче и скоростта ѝ спадна на 4,5 възла. Затова нямаше защо да се учудвам, че когато в неделя (11 декември) направи поворот в открито море и се отправих обратно към Порт Кембла, се оказа, че се намирам по на юг, отколкото на тръгване. Обхвана ме пристъп на отчаяние. Бях много изтощен. Струваше ми се, че трябва със седмици да плавам и лавирам срещу вятъра.

Движех се само под щормови платна, за да смекча блъскането на яхтата по вълните. Но в полунощ реших, че трябва да вдигна повече платна, да увелича скоростта и да направя решително усилие, за да пристигна в Сидней на следващия ден. Бях толкова изморен, че ми трябваша два часа, за да вдигна работния кливер и грота, да рифовам бизана и да поставя платната в най-изгодно положение. Трябваше непрекъснато да спирам да си почивам. След като приключих, яхтата се движеше срещу вятъра само с 4 мили, като ударите във вълните убиваха хода ѝ почти всяка минута. Вече не можех да я накарам да плава сама; или се притискаше прекалено остро срещу вятъра, или се обръщаше и заставаше с борд към него. В 05,40 сутринта записах в дневника: „Стоях 70 минути в кокпита да регулирам румпела. Страхувам се, че «Джипси Мот» е най-неуравновесената и неустойчива яхта, каквато е имало някога“^[3]

В 08,30 часа опитах да запаля мотора. Батериите бяха изтощени. Направих опит и да се обадя по радиотелефона, но нямаше достатъчно напрежение. Докато пресичах оживения път на корабите предишната нощ, сигналните огньовете бяха погълнали последния ток на батериите.

Продължавах упорито напред. Добре че се случи такъв прекрасен ден. В 10,00 сутринта смених галса към морето от нос Бейли, южната точка на Ботаническият залив. До двата носа на входа на пристанище Порт Джексън оставаха 13,5 мили. От Ботаническият залив

излезе елегантен син полицейски катер и се приближи към мен да ме приветствува с добре дошъл. Вдигнах британския военноморски флаг и вимпела на Британския кралски яхт-клуб и се насочих към брега. Сушата се затопли и морският бриз започна да отклонява вятъра, така че можех да държа курс почти право към Сидней. При лавирането се налагаше да плавам към морето само една-две мили на всеки пет. Когато заобиколих носовете пред входа на Порт Джексън, вятърът най-после се усили и стана попътен. „Джипси Мот“ ускори ход и достигна скорост 8 възла. Не можех да удържам румпела в ръце и трябваше да управлявам с помощта на въжетата, които свързваха румпела с всеки борд в кокпита. Бих могъл да намаля тягата върху румпела и руля, като отпусна грота, но сега се движех бързо на бакщяг сред цяла флотилия от съдове с различни размери и типове. Боях се от внезапен поворот фордевинд, който щеше да причини голяма бъркотия сред такелажа и можеше да доведе до сблъскване. През мегафона помолих от катера на Кралския яхт-клуб в Сидней да ми съобщят кога мога да обърна яхтата, а към полицейския катер се обърнах с молба да разчисти пространството откъм левия ми борд и зад кърмата. При обръщането и спирането на яхтата не исках да бъда изтърбушен от големи телевизионни катери и лодки. С това полицията се справи безупречно. Обърнах яхтата, застанах срещу вятъра и веднага легнах на десен галс, така че всички платна се прехвърлиха назад. „Джипси Мот“ почти се закова на място, катерът се приближи до борда и в следващия миг Шейла и Джайлс бяха на палубата. Прекрасна среща! Докато отпивахме от бутилката шампанско, на руля застана един полицейски офицер. Тъй като без електричество не можех да запаля мотора, катерът на яхт-клуба в Сидней взе „Джипси Мот“ на буксир.

„Джипси Мот“ влезе в Порт Джексън в 16,30 часа на 12 декември, след като беше плавала 107 дни и 5,5 часа календарно време или 106 дни и 20,5 часа действително време. Разликата идваше от разликата в географската дължина. Бях изминал 14 100 мили. Такъв беше общият сбор от денонощните преходи.

[1] Според един австралийски вестник, когато на 3 декември обърнах яхтата към морето, западно от нос Отуей, „някакъв австралийски рибар на калмари, който тръгнал със своята лодка да занесе плодове, шампанско и бира на английския яхтсмен, бил

притиснат от вятър със скорост 40 мили при вълнение 30 фута. В продължение на цели 50 мили той се борил с щорма. Бутилките в лодката станали на парчета, плодовете се смачкали, а екипажът на 50-футовия съд получил морска болест“. Не разбирам откъде може да е тръгнал този рибар. ↑

[2] Старото име на Сидней, а днес само на залива. Бел.пр. ↑

[3] Аз изпитах на гърба си мореходните качества на „Джипси Мот“. Много ме интересува историята за плаващия модел на „Джипси Мот IV“, пуснат в продажба от фирмата „Хобис лимитид“. Това е обикновен управляем модел, подходящ за състезания с модели от този клас в Раунд Понд и други подобни места.

Когато фирмата „Хобис“ направи в мащаб своя първи прототип, при началните изпитания той притежаваше всички белези на „статична устойчивост“. Когато обаче бяха поставени платната и започнаха ветроходните изпитания, се оказа, че килът не е достатъчно тежък и яхтата има склонност да се накренява и да потопява платната си във водата. Нещо подобно се случи с „Джипси Мот“ при първите ѝ ветроходни изпитания. Тогава килът беше реконструиран, като се увеличиха дълбочината, дебелината и теглото на баласта. Освен това килът на модела беше изтеглен назад до руля, както предложи Уоруик Худ в Сидней. Когато моделът беше изпитан с управление по радиото, оказа се, че рулят на първоначалната конструкция отказва да се подчинява на радио-импулсите, а след това се счупи с трясък. Следващите изпитания показаха, че моделът започва по-добре да се подчинява на руля, след като беше намалена площта му, а увеличена дебелината съразмерно с реконструирания кил.

По-късно беше установено, че бизанът „се стреми да обърне съда през оверцаг и го отбива от курса“. Това означава, че бизанът не е уравновесен с предните платна и следователно обръща съда към вятъра. Същият дефект в истинската „Джипси Мот“ беше частично отстранен, когато форцаговете бяха преместени по-напред. Това направи яхтата по-устойчива на много румбове. В модела конструкторите са намалили площта на бизана и са постигнали същия ефект. Когато вдигнеха грота на модела, платното губеше вятъра и започваше да плющи, като намаляваше теглителната си сила. Затова, за да плава успешно, гротът на модела трябваше да се намали. В края на краищата се оказа, че скоростта и мореходността на модела

надминават много очакванията на производителите. По тяхно мнение конструкцията на корпуса и въоръжението на модела след направените подобрения са най-добрите на пазара. Тази яхта далеч превъзхождаше другите управляеми по радиото модели на състезателни яхти както в скоростта, така и в управляемостта.

Моят коментар за всичко това е следният: колко жалко, че конструкторите на „Джипси Мот“ не са имали време да направят един модел за Раунд Понд, преди да строят яхтата! Колко неприятности, грижи и усилия би ми спестило, ако бях открил и отстранил пороците ѝ преди плаването! ↑

ГЛАВА ДЕВЕТА В АВСТРАЛИЯ

Маршрутът на клиперите, който аз бях избрал, не завършваше в Мелбърн, закъдето са плавали повечето тогавашни платноходи, а продължаваше до Сидней. Ще обясня накратко защо. Мелбърн, който лежи 500 мили по-близо до Плимут, е една много по-лека цел. Преходът до Сидней изисква по-сложна навигация, защото се минава през Басовия пролив и се държи курс по самото крайбрежие на Нови Южен Уелс, за да се избегне силното южно течение, за което писах в предишната глава. Той винаги се оказва твърде трудна задача за един платноходен кораб, в това число и за мен, поради променливите ветрове, крайбрежните течения, постоянната опасност щормът да подгони съда в някой залив или силното течение да го изхвърли на брега при щил.

Разбира се, много платноходи са отивали до Сидней с търговски цели. Оттам са вземали пътници и стоки. Що се отнася до моето състезание с клиперите, спокойно можех да го завърша в Мелбърн, а в някои отношения това щеше да е по-логично. По пладне на 4 декември — моят деветдесет и девети ден на море — аз се намирах само на 118 мили от Мелбърн. Можех да обърна по вятъра и без никакви трудности да доплавам дотам. Така щях да завърша прехода Плимут — Мелбърн за сто дни. Но аз имах лични съображения, които ме накараха да продължа до Сидней. Четири пъти бях попадал в този град и всеки път след осъществяването на някое вълнуващо романтично приключение. Ето какво съм писал в книгата си „По пътя на клиперите“:

„За първи път влязох във величествения залив на Сидней на един параход от Нова Зеландия. Бях луда глава и скочих на борда му в Уелингтън, Нова Зеландия, заради едно студенокръвно, безсърдечно и горделиво момиче, което пътуваше с него за Сидней. Въпреки дълбоката ми увереност, че ще умра от несподелена любов, кървящото ми сърце издържа и това изпитание. За втори път посетих Сидней на борда на моя самолет «Джипси Мот» след завършването на втория

самостоятелен полет от Англия до Австралия. Това стана през януари 1930 година. Придружаваше ме цяла самолетна ескадрила и видът на тълпящия се народ на летище Маскот така ме развълнува, че се приземих като заек, който се препъва по неравна ливада. Незабравимо ще остане в паметта ми шумното сърдечно посрещане, на каквото е способен може би единствено град Сидней.

Третия път дойдох в Сидней от изток, когато завърших първия самостоятелен полет над Тасманово море, от Нова Зеландия до Австралия. Този път бях с моя хидроплан «Джипси Мот I». Отново преживях вълнуващи моменти, когато се приводнявах и излитах на моята мъничка машина от огромния залив на Сидней. Четвъртия път пристигнах в този град, за да излятя на моноплана «Пус Мот» за Пекин, а оттам за Лондон. Това беше в 1936 година.

Ето защо ми е приятно да си представям как платноходните кораби, идващи от Плимут, минават покрай двата носа и пускат котва в спокойните води на залива на Сидней след изминаването на 14 000 мили“.

Гордеех се с това, че отново съм в ликуващия Сидней, и бях убеден, че това е единственото място в Австралия, където трябва да пристигна.

Десет минути, след като стъпих на брега, ме накараха да участвувам в пресконференция с представители, както ми беше съобщено, на 94 различни издания, включително радиото и телевизията. Изглеждаше най-голямата пресконференция, която са ми правили досега. Тя беше голямо разнообразие за мен след тримесечната борба с морето, прекъсвана само от кратките часове на отдих. По-късно я гледах на филм. С интерес забелязах колко бавно проникваха в мозъка ми първите въпроси и как бавно реагирах. Но минутите минаваха и темпото на моята възприемчивост се увеличаваше. Много от въпросите бяха заплетени, метафизични и ми се стори глупаво да се поставят на човек, който е бил сам в продължение на сто дни. След като дълго време си бил погълнат от основните неща в живота, едно от които е да оцелееш, настъпва пълна промяна в разбиранията ти по отношение на сериозността на някои проблеми. На въпроса: „В кой момент се чувствувахте най-отпаднал духом“, ми се искаше да отговоря: „Когато свърших джина“.

Кралският яхт-клуб на Сидней ме покани да пусна котва на техния док и аз приех с голяма благодарност. Макс Хинч Клиф, бивш капитан от австралийския военно-морски флот, беше душата на този отличен яхт-клуб. В него кипеше неукротим момчешки ентузиазъм. Шейла се срещнала с него преди моето пристигане и в първия момент ѝ се сторило, че е неотзивчив. Чак после разбрала, че му е говорила откъм страната на оглушалото ухо — поради което е напуснал и флота. Не вярвам някъде да има по-щедри и по-сърдечни хора от жителите на Сидней и особено от членовете на яхт-клуба. Този клуб имаше своя корабостроителница с конструктори, строители и механици. Те предоставиха всичките си работилници за ремонта на „Джипси Мот“, преди да се впусна в плаването към нос Хорн. Макс ми помагаше неуморно. Той веднага завербува конструктора Уоруик Худ, който беше проектирал яхтата „Дам Пати“, претендент за купата на Америка през 1967 година. Вече познавах и се възхищавах от Алън Пейн. Шейла и аз се бяхме запознали с него в Нюпорт, Род Айлънд, през 1962 година. Той беше конструкторът на австралийската дванадесетметровка „Гретел“, която съперничеше на американците за купата на Америка през 1962 година. Алън се беше отказал от частни поръчки и сега работеше като конструктор на съдове във фирмата „Де Хавиланд“, близо до Сидней. Той също искаше да ми помогне. Така че още в началото ми предложиха сътрудничество двамата конструктори, които уважавам най-много.

Опитаха се да ме убедят да не продължавам плаването с „Джипси Мот IV“. Считаха, че конструкцията ѝ е неподходяща за целта. Аз твърдах пред Уоруик, че тя специално е построена с изключително здрав корпус, който да издържи обръщане оверкил и да се изправи отново. „Да — каза той един ден, — но с тази форма на корпуса може и да не се изправи.“ Аз замълчах. Мнението на Алън почти по нищо не се различаваше и той отново се опита да ме разубеди от по-нататъшно плаване. Тези мъже знаеха какво говорят; преобръщанията не са редки в бурното Тасманово море. Няма да описвам в подробности техните доводи и общите ни обсъждания.^[1] Когато им стана пределно ясно, че ще продължа плаването си, те видимо се развеселиха и се заеха да подобрят мореходността на „Джипси Мот“, доколкото беше възможно. Разказах на Уоруик как яхтата се обръща срещу вятъра, сякаш я подхвърля вълшебна пръчица.

Той го отдаде на формата на кила и конструира стоманена наставка, която да запълни празнината между най-ниската част на кила и основата на руля. Искаше да направи още една наставка в предната част на кила и аз бях уверен, че има право, но това не беше осъществимо. Настоях вместо четирите предни щага да останат два и той се съгласи. Освен това поисках те да бъдат захванати колкото може по-напред към носа. Той прие това предложение с неохота, но аз бях категоричен, че центърът на предния триъгълник трябва да се изтегли напред. След тази промяна яхтата се поддаваше на маневри по-леко и по-лесно се уравновесяваше. Уоруик настояваше за цялостна промяна в складирането и разпределението на съоръженията и припасите на борда. Принципно неговото съображение се състоеше в концентрирането на цялото тегло по средата на корпуса, така че носът и кърмата да останат леки и плавателни. Той предпочиташе широка кърма вместо тясната и изострена кърма на „Джипси Мот“, но аз не смятах, че такава промяна е осъществима. Уоруик не се задоволяваше само с теоретични съвети, а прекарваше с часове на мачтата, проверяваше такелажа и се захващаше с всяка трудна работа, като например поправката на анемометъра и уреда за определяне посоката на вятъра. Те не даваха никакви признаци на живот, докато не ги пипна. Уоруик изцяло промени натоварванията върху вантите на грот-мачтата, за да намали натиска върху средата на мачтата при евентуално обръщане на яхтата. Опитът показва, че напрежението може да пречупи мачтата на няколко места. (Трябва да призная, че с изключение на два щага аз нито веднъж не промених нещо от такелажа, нагласен от Уоруик.) Алън се съгласи с всички негови поправки и сам направи някои подобрения. Така например той постави две „опорки“, както сам ги нарече, за да заздравят предния люк, който беше тежък, но неустойчив поради неудачната си конструкция. Спомних си, че малките му панти бяха изтръгнати от дъските още първия ден, когато излязох с яхтата на изпитания. Недостатъкът на тези „опорки“ беше, че окончателно затваряха люка и не можех да спускам през него платната във форпика. За мое нещастие, както ще разберете по-нататък, аз не поставих тези опорки навреме при отплуването си от Сидней.

Междувременно майсторите в корабостроителницата на яхт-клуба се бяха заловили сериозно с „Джипси Мот“. Никога не съм

виждал по-бърза и качествена работа. Дългите коледни празници забавиха ремонта, но например механикът Боб Уилиъмсън работеше и през свободните си дни. Джим Пери, управител на корабостроителницата и сам отличен корабостроител и дърводелец, положи големи усилия, за да запълни пролуките в палубата. Той постави един метален пояс в основата на рубката, където се съединяваше с палубата, и запуши всички цепнатини с изключение на една. Доста се потруди да направи ръба покрай палубата водонепроницаем, като запълни пролуките с разширяваща се каучукова материя. Техният брой значително намаля, но тъй като бяха резултат от конструктивни дефекти, пълното им запълване се оказа непосилна задача. Той се зае да оправи и капака на входния люк. Докато работех в камбуза, вълните често влизаха през него и ме къпеха със студен душ. Той стана много добре, но когато някоя вълна залееше капака му, пак получавах порция студена вода във врата.

Лебедките на Люмър ми бяха създали огромни неприятности и няколко пъти ме бяха поставяли в тежки положения. Обикновено при смяна на галса не използвах лебедка за набиране шкота на кливера. Започвах да набирам шкота, когато съдът се обръщаше към вятъра, и към края на обръщането успях да го завия на кнехта. Все пак разчитах на лебедката за няколко превъртания на въжето. Но тя доста често заяждаше и не искаше да помръдне. Докато махнем въжето от лебедката, ставаше вече късно да го навивам около кнехта и поворотът се оказваше напълно несполучлив и ненужен. В такива случаи се налагаше или да държа по вятъра и да чакам, докато стане възможно да освободя шкота от лебедката, или да направя поворот фордевинд и да легна на другия галс. Често сипех нецензурни ругатни, особено когато това ставаше нощем. Погрешно считах, че лебедките заяждат от солената вода. Когато пристигнах в Сидней, се заех заедно с конструкторите да открия причината. Не беше солената вода. При производството им бяха използвани три различни метала и лебедките заяждаха поради електролитни действия в тях. Непонятно е как може една фирма да предлага такива лебедки за яхти за далечно плаване! В Сидней австралийска фирма за производство на лебедки ми подари цял комплект. По време на втория преход аз нито веднъж не ги почистих, не им сложих капка масло и все пак при завръщането ми изглеждаха съвършено нови. Най-досадното беше, че специално бях помолил

конструктора на „Джипси Мот IV“ да предвиди в своята спецификация лебедки от съвсем друг тип и дори заедно с него избрахме модела на изложението за яхти. Не мога да проумея защо са били поставени тези лебедки, които ми причиниха такива огромни неприятности.

С автоматичното управление се зае Джим Мейсън. Той беше капитан и собственик на „Кейдънс“ — яхтата, която току-що беше спечелила регатата Сидней—Хобърт. Това е една от трите най-привлекателни награди при океанското плаване. Другите две са за регатите на Бермудските острови и Фастнет. Състезанията във Фастнет са най-трудните. Сидней—Хобърт се провеждат в бурно море, а организаторите на ветроходните състезания Нюпорт—Бермудски острови трябва да ограничават броя на участващите яхти до 150. Джим Мейсън направи две плочи от неръждаема стомана за рулевото весло и ги укрепил. Те обаче увеличиха още повече теглото на рулевото весло. Джим Пери ремонтира вятърното крило и то също стана по-тежко. Сега, за да се задвижи рулевото устройство, беше необходима по-голяма вятърна сила. Премагнахме този недостатък, като увеличихме теглото на оловния противовес. Той от своя страна увеличи напрежението върху крилото и по-късно, по време на плаването, аз го заместих със стария, по-лек противовес.

Изпратих платната на поправка. Обшиха ги със специални парчета против износване. Излязохме на пробно плаване и аз се разтревожих, че теглото на автоматичното управление беше чувствително по-голямо. Помолих да ми направят специално управляващо платно на рея. Донесоха ми го двадесет и четири часа след поръчката.

Шейла, Джайлс и аз бяхме в непрекъснато напрежение. В началото трябваше да минем през бурното посрещане на жителите на Сидней, а после се заредиха безброй покани и изкушаващи предложения за светски забавления. Но аз исках да стигна нос Хорн преди края на февруари, което означаваше, че трябва да тръгна от Сидней поне в средата на януари. На моите приятели в Сидней им се струваше, че с пристигането в техния град бях приключил плаването си. Въпреки че знаеха защо трябва да тръгвам скоро, не им се искаше толкова да бързам. Ако не бяха Шейла и Джайлс, щях да остана в Сидней месеци наред, без да мога да се измъкна. Шейла има изключителна дарба за обществена дейност и веднага щом пристигнах,

пое върху себе си почти всичките ми задължения към пресата, радиото и телевизията. Джайлс и няколко негови приятелки разтовариха „Джипси Мот“. Ремонтът можеше да започне. Той и Макс ми помагаша в какво ли не. След като шумотевицата в пресата и радиото утихна, Шейла се зае да попълни хранителните запаси. Беше средата на лятото и слънцето в Сидней беше непоносимо жарко за всеки, свикнал с умерения английски климат. Трябваше да се свърши огромно количество работа. Бях разчитал на помощта на по-големия ми син Джордж и жена му Гей. Той живее в Австралия от двайсет години, но сега беше младоженец и нямаше как.

Налагаше се да ускорим приготовленията и затова след първата ни среща с Джордж и Гей повече не се видяхме. Бях много слаб физически и няхах никаква възможност да си почина. Кракът все още ме болеше и ми пречеше да се движа нормално. Смятам, че бързо щях да се съвзема, ако можех да правя упражненията, с които бях свикнал. Започнах и ги правех всяка сутрин, но не беше достатъчно. Плуването сигурно би ме ободрило, ако можех да намеря някое усамотено кътче с тиха вода. Но след неприятностите с белия ми дроб мразех да си потапям главата под водата. Не можех да карам и водни ски, с които Сидней е толкова прочут. Зъболекарят Колин Андерсън, който по време на войната е служил в австралийските военно-въздушни сили и чийто син Робърт е кръщелник на майката на Тони Дълвертън, ми поправи счупения зъб. Той така се разтревожи за окуцелия ми крак, че ме убеди да отида при доктор Уоруик Стенинг. Стенинг ми каза, че според описанието на Колин е помислил, че имам тумор в гръбнака! Споменавам тези неща, защото бяха част от непрекъснатия натиск от най-различни страни да прекратя плаването си по-нататък.

Две снимки от пристигането в Сидней ми донесоха големи неприятности. На първата Джайлс ме прегръщаше, след като току-що беше скочил на палубата. Той е много по-висок от мен и доста едър, а аз изглеждам като стогодишен старец, разплакан на рамото му. (Ако и аз бях вегетарианец като Джайлс, който от рождението си не е хапвал месо или риба, щях и аз да съм висок и едър, и произтеклите от тази снимка неприятности никога нямаше да ме сполетят.) Втората снимка беше направена някъде от по-високо, което винаги деформира фигурата. На нея един полицейски офицер ме държи под мишница, а Джайлс (ако не е някой друг) ме поддържа от другата страна. Аз, общо

взето, изглеждам като най-стария обитател на някое рибарско селце, когото водят към тортата по случай сто и десетия му рожден ден. Тези ужасни снимки заедно с някои мои устни изявления по повод недостатъците на „Джипси Мот IV“ бяха разпространени в Англия. В резултат получих телеграма от Тони, главния собственик на яхтата, в която той настояваше в никакъв случай да не продължавам плаването. Аз му отговорих телеграфически да не обръща внимание на съобщенията по вестниците. Благодарих му за възможността да се оттегля, ако искам, без да загубя престижа си, и завърших така: „Все пак продължавам“. Всъщност бях наел яхтата за две години при минимално ниска цена и в договора изрично се казваше, че имам право да направя околосветско плаване. По-късно разбрах, че една друга организация, която плати известна част от стойността на „Джипси Мот“ срещу правото на реклама, е имала намерение да публикува изявление, с което отхвърля всякаква отговорност от себе си, ако претърпя неуспех във втората част от плаването. Несъмнено, когато слязох в Сидней, физическото ми състояние беше много лошо. Предишните нощи, докато лавирах срещу вятъра и течението и кръстосвах непрекъснато оживения морски път, почти не бях спал. Все още накуцвах с левия крак и не можех да пазя равновесие, поради което позволих да ме подкрепят при слизането ми на брега. По време на плаването, разбира се, не си бях дояждал, дори бях гладувал. Според мен бях отслабнал 40 фунта, но близките ми се изказаха, че преувеличавам. Съжалявам, че не се претеглих по-рано, а не след като бях живял десет дни сред охолството на Сидней. Но дори и тогава бях 24 фунта под нормалното си тегло. Капитан Алън Вилиърс, който знае повече за условията на плаването покрай нос Хорн, отколкото всеки друг (поне що се отнася до платноходите с право стъкмяване), изля чувствата си в писмо, публикувана във вестник „Гардиън“ на 11 януари.

„Както и следваше да се очаква, уважаваният Франсис Чичестър възнамерява да продължи плаването си към Англия през нос Хорн. Но аз се надявам, че този път той няма да оспорва някои «средни» резултати, постигнати от клиперите. Горещо му препоръчвам да вземе на борда си няколко младежи, с каквито Сидней изобилствува. Те са свикнали да плават с груби яхти в Тасманово море (а това е

отвратително място). Или пък да ляга в дрейф нощем и по всяко друго време, когато се нуждае от почивка.

Според мен нито едно автоматично рулево устройство не е достатъчно надеждно за прехода от 6000 мили до нос Хорн. Моряците отдавна са разбрали, че там цената на живота е непрекъснатата бдителност, опитно водене на съда и непрестанно внимание за положението на платната. В този район силните ветрове внезапно и яростно променят посоката си от 6 до 8 румба по компаса. Те надигат ужасни хаотични вълни, които блъскат, люшкат и накланят съда. Така че той може да бъде отхвърлен от курса си в един-единствен миг и ще бъде голямо щастие, ако отново се върне на него.

Там океанът е свободен в своето движение около земното кълбо; корабът ще плава в зоната на ледовете; ще слезе по̀ на юг от петдесет и седмия паралел.

Капитанът трябва добре да си отваря очите или да има способни и опитни помощници със зорък поглед. Всяка яхта може съвсем спокойно да се окаже издигната на гребена на някоя гигантска кипяща вълна, да полети стремително към нос Хорн без управление сред хаотичното вълнение, вдигнато от променливия вятър. Може да се обърне с борд към вълните, да попадне в браздата между тях, а около нея с оглушителен шум ще връхлитат ужасните, смъртоносни и жестоки грамади. В такъв момент съд като «Джипси Мот» спокойно може да бъде преобърнат.

Изходът от такова положение е корабът навреме да легне в дрейф и да се отдаде на властта на океана, а не да се опитва да плава в него. Парче платно на задната мачта, за да държи носа на яхтата срещу вълните, малко масло през тръбите на носовия галюн, което да оглажда разпенената стихия, само така отдалият се на океана съд може да оцелее. През това време западните ветрове неспирно ще го гонят към нос Хорн; възможно е и да успее да го заобиколи.

Когато бях капитан на «Джозеф Конрад», съд с пълно платноходно стъкмяване, трябваше пет пъти да лягам в дрейф между островите и нос Хорн, въпреки че той беше здрав кораб и трима превъзходни офицери носеха вахтата. Четиримачтовият барк «Парма» една нощ се обърна с борд към вълните. Откъм кърмата налетяха огромни вълни. Отнесоха компасите и в един миг обърнаха кораба с борд към тях. Той започна страшно да се клати, вълните го обливаха от

носа до кърмата. На главната палуба като на дъното на Ниагарския водопад кипеше яростно водната стихия. Оживяхме само благодарение на божията милост и здравината на този як шотландски кораб. Но много съдове не са издържали на това изпитание.

Не желая да видя Френсис Чичестър да слезе на английския бряг такъв призрак, какъвто пристигна в Сидней. Но от все сърце искам да го видя да слиза на сушата. Той ни е много скъп.“

Капитан Вилиърс разви по-подробно своите предупреждения в интервю с Джон Седън във вестник „Сън“ от 12 януари, което цитирам тук:

„Аз моля Чичестър да не се заема с това. Преходът до Сидней е игра в сравнение с това, което го очаква. Яхтата може внезапно да бъде издигната на гребена на някоя кипяща грамада и да се понесе стремително към нос Хорн.

Ветровете менят посоките си, сякаш ги командва демон.“

Когато правех този преход на барка „Парма“, той се блъскаше в побеснелите вълни, яростно се клатеше от борд на борд, маси вода го обливаха от носа до кърмата, а главната палуба беше залята от кипящи талази, напомнящи дъното на Ниагара.

Това плаване изправя човека пред най-отвратителните и невероятни щормове, с които съм се сблъсквал през целия си морски живот. Най-лошите, които някой някога може да срещне.

Не мога да разбера какво кара този човек да продължава да изкушава морските стихии.

Чичестър е великолепен, неговото дело е похвално. Той е прекрасен човек. Скромнен, решителен и способен.

Съдбата беше много добра и търпелива с него. Но да се излага на подобна опасност с такава абсурдно малка яхта в такова бурно море на шейсет и пет годишна възраст и след тежка операция — не иска ли той твърде много от нея?

Капитан Вилиърс, който се прослави, след като в 1957 година повтори плаването на „Мейфлауър“ от Плимут (Англия) до Плимут (Масачусетс), е един от малкото мъже, които отлично знаят какво очаква Чичестър и неговата петдесет и три футова яхта „Джипси Мот“.

Той живо си спомня ревящия хаос и убийствената мощ на огромните талази при плаването около нос Хорн с кораба „Джозеф

Конрад“, съд с пълно платноходно стъкмяване. Бил е първи помощник-капитан на „Парма“, с който е минал по същия зловещ маршрут.

Когато е бил на гости в дома на капитан Вилиърс в Оксфорд преди отплуването си за Австралия, Чичестър е гледал филм за отмъстителното море, през което минавал избраният от него курс по обратния път към Англия.

„Този филм — каза Вилиърс — го накара дълбоко да се замисли, но аз не можах да го убедя да промени решението си.

Той добре знае, че преди да стигне Хорн, го чакат 6000 мили ужасно плаване през ревящите четиридесетградусови и виещите петдесетградусови ширини на Тасманово море, което е отворено към Антарктика.

Когато се преборих с тях, имах на борда опитен екипаж офицери. Никога не бих опитал да извърша това плаване сам и не познавам ни един професионален моряк, който би го направил. Рисковете са прекалено големи.

Не виждам как може да тръгне сам. В течение на шест седмици ще бъде блъскан ужасно от морето.

Чичестър направи достатъчно. Аз му казах, че сега може да служи за вдъхновение на всеки яхтсмен, но ако се остави да бъде захвърлен в този свиреп ад, с него е свършено. Ние имаме нужда от този човек и от това вдъхновение.

Той е възхитителен, притежава безкрайна смелост и ние не можем да се лишим от него.“

Аз храня чувства на най-дълбоко уважение към Алън и тайно бях съгласен с всичко, което каза за нос Хорн, но отговорих: „Не ме интересува кой какво говори, тръгвам веднага, щом се приготвя. По-добре да бяха млъкнали и да ме оставят да си гледам работата“.

А работа имах достатъчно, истинска мъжка работа: да поставя в ред яхтата и такелажа в достатъчно кратък срок, за да мога да отплувам навреме, да събера всички провизии и принадлежности, необходими за четиримесечно непрекъснато плаване, да организирам радиовръзката с Нова Зеландия, Аржентина и Англия, да разреши още стотици проблеми, като набавянето на справочници за радиомаяците, на хидрографски и навигационни карти. Макс Хинчклиф ми оказа неоценима помощ: той например издействува да получа поправения справочник за режима на радиомаяците като подарък от капитана на

австралийския крайцер „Пърт“. Най-главното, той изнамери отнякъде страниците на адмиралтейския справочник „Световни океански линии“, които даваха подробности за маршрутите на клиперите в Атлантическия океан през различни месеци на годината. Джон Плезынтс не само провери радиотелефона и радиовръзките за втората половина от плаването, но също така откри, че се е пукнал един от антенните изолатори на бакцага откъм десния борд. Замяната му беше невъзможна и Джон сам измайстори нов изолатор. По пътя разбрах, че тази антена е по-добра от старата, и започнах изцяло да разчитам на нея. Много бях изненадан от сръчността на моите австралийски помощници. Морският офицер в Канбера капитан II ранг Джордж Р. ми оказа голямо съдействие. Той се свърза с „Протектор“, патрулен кораб на британските военно-морски сили в района на Фолклендските острови, и от него научи радостната новина, че северно от шестдесетия паралел в пролива Дрейк няма ледени блокове. Междувременно непрекъснато ме бомбардираха писма и статии от бивши моряци, плавали около нос Хорн. Получавах и стотици писма от хора, които нямаха понятие, за какво става дума, и или ми предричаха смърт сред вълните, ако не се откажа от плаването, или ме молеха да не се впускам отново в тази авантюра.

В броя на „Сънди Експрес“ от 1 януари 1967 година група ясновидци изказваха своите предвиждания за новата година. Между другото там пишеше: „Опитът на самотния мореплавател Франсис Чичестър да направи околосветска обиколка е обречен на провал.“ Такова е мнението на ясновидката Марджори Стейвс. „Но при завръщането му в Англия на него ще му бъде устроено едно от най-грандиозните посрещания в нашата история — заяви тя на журналистите. — Той ще прекъсне плаването поради физическо изтощение. И все пак човек, който притежава такава огромна психическа сила, че ме кара да я усещам на хиляди мили разстояние, ще преживее това забележително изпитание.“

Трябваше да се съпротивявам срещу всички тези зловещи напътствия и пророчества и това ми отнемаше скъпоценна енергия. Подобно на Алън Вилиърс, чиито мнения имаха такава тежест в Англия, бившият капитан от Сидней Джон Джаго стана много известен в Австралия, когато заяви, че имам петдесет процента шанс да оцелея и ще бъда „велик глупак“, ако продължа плаването. Между

другото той каза, че е неправилно да се приема за среден стодневният пробег на клиперите до Сидней. Лъбък в своите книги бил цитирал преходите на най-бързите клипери. Сто дни е средното време за най-бързите кораби. А истинското средно време било 127 дни, така че аз по внушителен начин бях счупил този рекорд. Капитан Джаго беше голяма личност и ние го отвлякохме в нашия хотел да поговорим на чаша чай.

Почти по същото време, като скачах от носа на „Джипси Мот“ на кея, кракът ми се плъзна по дъските, аз паднах с главата напред и ударих здравия си крак в ръба на пристана. Един журналист ме видял и във вестниците се появиха още няколко статии. Всички изтъкваха моята негодност и настояваха да бъде преустановено по-нататъшното ми плаване. Опитах се да обясня, че след като паднах, аз сам станах и продължих работата си, което показва, че съм напълно годен да продължа плаването. Но аргументите ми бяха посрещнати мрачно. Макар всичко това да ми действуваше тягостно, бях наясно с рисковете на плаването и ги бях претеглил още преди три и половина години; точно тогава взех решение да осъществя това плаване. Сега въпросът, дали да продължа или не, беше излишен. Понякога срещях хора, които се отнасяха положително към моето намерение, и това ми даваше сила. С особена благодарност си спомням подкрепата, която получих от леди Кейси, жената на генерал-губернатора. Аз я познавах от дълги години като член-учредител на авио-клуба на Джертруд Макензи в околностите на Мелбърн. Мей Кейси, която е една от най-забележителните жени на нашия век, каза: „Пфу! Не обръщайте внимание, какво пишат вестниците или кой какво казва. Преследвайте вашата цел!“

Някои от предсказанията бяха забавни, колкото може да е забавно, ако ти забият харпун в месото. Една вечер двамата с Шейла бяхме тръгнали към Вилидж, за да вечеряме в китайския ресторант. Минахме покрай някакъв човек, който изнасяше реч или проповядваше пред тълпа хора. Когато ме видя, той спря, приближи се до нас и ми пхна един памфлет в ръката с думите: „Ти се нуждаеш от това. Ти повече от всеки друг трябва да си готов да посрещнеш своята гибел“.

Не вярвам да има друга жена в света, която би могла да устои на коварните изстрели на гадателите така, както устоя Шейла. Аз се

занимавах пряко с делата и освен това, тръгнах ли веднъж на път, щях да се избавя от всички тези неща. Но Шейла оставаше и трябваше да отбива още по-яростни атаки. Безброй пъти ѝ бяха задавали въпросите: „Не се ли страхувате, че ще се удави?“ и „Как можете да позволите да тръгне?“. Още повече неприятности ѝ се струпаха, когато си навехна крака в Сидней. В неделята, преди да тръгна, телефонът иззвънял и тя рязко скочила от леглото, за да вземе слушалката, стъпила на „заспалия“ си глезен и когато прехвърлила върху него тежестта на тялото си, той се огънал. Скъса си три сухожилия.

[1] Критикували са ме, че принизявам мореходните качества на „Джипси Мот“. „Не забравяй — говореше ми Шейла, — че благодарение на нея ти стигна най-далеч и за най-късо време, което никоя друга яхта не е постигала.“ Длъжен съм да кажа, че тя е един много красив съд и ако се управлява добре, може да постигне голяма скорост. Но тя непрекъснато ми напомняше за прочутата кобила Лизет. Лизет принадлежала на генерал Марбо, адютант на Наполеон. Марбо успял да я купи, защото имала лошия навик да убива ездачите си. Той успял да обуздае този неин порок (поне колкото се отнася до самия него) и тя му спасила живота. Веднъж със своята страшна бързина, втори път, като стъпкала и убила руски войник, който едва не намушкарал Марбо с щика си, и третия път, като убила руски офицер, който замахнал към Марбо със сабята си и ранил Лизет. Аз безкрайно се възхищавам от Лизет, но едва ли някога бих могъл да я обикна. †

ДЕСЕТА ГЛАВА

ОБРЪЩАНЕ В ТАСМАНОВО МОРЕ

Джайлс трябваше да се върне в Оксфордския университет. Много ми беше мъчно, че трябва да се разделим. Струва ми се, че и двамата мислехме за несигурността в живота, а и неговата помощ щеше да ми липсва. Напрягах всички сили, за да тръгна колкото може по-бързо, защото разбрах, че всяко забавяне може да означава влошаване на условията при нос Хорн. Най-после дойде моментът, когато можех да обявя, че отплавам: 29 януари, неделя, в 11,00 часа. Когато настъпи определеният ден, североизточно от Сидней бушуваше тропически циклон и щеше да е по-благо разумно да отложим тръгването. Но мразя да правя това. Мисля, че винаги съм тръгвал в оповестения ден и час. Макс Хинчклиф ме посъветва заради щорма да се спусна колкото мога по на юг. Но аз постъпих много глупаво, като пренебрегнах отличния му съвет.

Сутринта в Сидней нямаше буря — беше чудесен слънчев ден. Точно в 11,00 часа „Джипси Мот IV“ излезе от стоянката си на пристана и се отправи в открито море. Генерал-губернаторът, лорд Кейси, ми подари три миниатюрни бали вълна, които трябваше да отнеса в Лондон на борда на „Джипси Мот“. Те бяха може би балите, носени от най-малкия клипер за вълна, който някога е тръгвал от Австралия! На борда имах първокласен екипаж от приятели, които щяха да изведат яхтата до входа на залива. Макар и с навехнат крак, Шейла застана на руля, а с платната се заеха Алън Пейн, Уоруик Худ, Макс Хинчклиф и Хю Итън. Хю работи няколко дни без прекъсване, за да подготви „Джипси Мот“ навреме. На входа на залива с помощта на гумена моторница моят екипаж се прехвърли на катера на Тригъв Халвърсън, който ни съпровождаше. С Шейла се разделихме, като че заминавах за един ден. Тя притежава свръхестествена способност да предвижда нещата и нито за миг не се съмняваше, че отново ще се срещнем. Но трябва да призная, че аз бях обзет от доста тъжни предчувствия, когато започнах да се отдалечавам от флотилията.

В 12,15 часа излязох през входа на залива на Сидней, а в 14,30 ме напусна последната придружаваща яхта. Имах неприятности с вала на витлото, който не спираше да се върти. Спирачката не работеше и се наложи да се мушна под кокпита с главата надолу, за да оправя нещата. Тези клоунски номера не ми се отразиха добре. Получих ужасен пристъп на морска болест. Около 18,00 часа попаднах в щил, но той не продължи дълго. Над хоризонта се кълбяха тъмни облаци и от юг подухна лек ветреца, който скоро се усили. В 19,00 часа върху мен налетяха серия яростни пориви. Отначало побягнах от тях на север със скорост 8 възла, но после свалих всички платна и легнах в дрейф. Затворих люковете и с голи мачти се отдадох на властта на океана като някаква тапа. Върху мен се изливаха потоци вода, видимостта намаля на 50 ярда. Стана тъмно като в рог. Имах пристъпи на морска болест и си легнах, но почивката ми не трая дълго. След около три четвърти час чух рулевото весло да удря по корпуса и се качих на палубата да го оправя. В този момент вятърът имаше скорост 35 възла и аз реших, че „Джипси Мот“ ще се справя с кливера, за да набере ход отново. Вдигнах работния кливер, но той се оказа прекалено голям за нея. Смених го с щормовия. С негова помощ я оставих да си пробива бавно път на изток с около два възла в час, а аз легнах отново, твърдо решен да проспя цялата нощ.

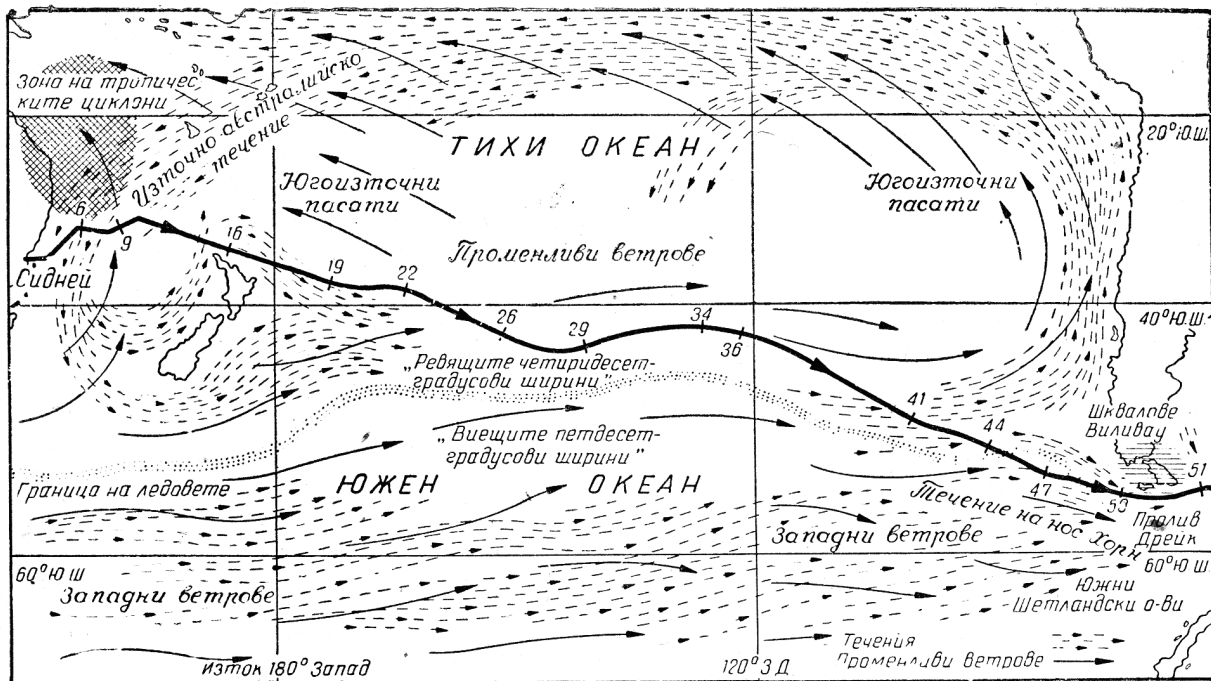
Лежах до около четири часа, когато вятърът задуха още по-яростно. Излязох да спусна щормовия кливер и пак да легна в дрейф. В това положение останахме почти през целия ден. Морето беше толкова бурно, че не можех да вдигна дори щормовия кливер. Скоростта на вятъра достигаше и надминаваше 50 възла. Следобед все пак го вдигнах, зарифован до 60 квадратни фута,^[1] просто едно парче платно, с цел да намаля блъскането по вълните. Надявах се, че жестокото лашкане по вълните се дължи на автоматичното управление, а не на преустроения кил. Независимо от щорма радиовръзката беше добра и в 8 часа сутринта успях да говоря с Шейла по радиотелефона. Това много ме ободри. Морската болест още не ме беше оставила на мира, но постепенно започнах да се съвземам. Изпих едно бренди със захар и лимон и успях да го задържа в стомаха си. Прогнозите за времето бяха лоши; предупрежденията за циклона се подновиха. Съобщиха, че тропическият циклон „Диана“ се движи в югоизточна посока със скорост 20 мили в час. Помъчих се да изчисля къде се намира спрямо

моя курс и установих, че центърът му ще мине на 270 мили източно от обедното ми положение. Не беше толкова лошо, но над цялото Тасманово море вилнееха ветрове със скорост от 40 до 60 възла. Поривите им достигаха 80 възла в час. Нищо не можех да направя. Стараех се да не се ядосвам, а да изчакам, докато бурята отmine.

Нощта в понеделник беше бурна и непрогледна, каквато е нощта в морето. Макар че беше тъмно като в рог, в непрогледния мрак белите гребени на вълните приличаха на чудовищни зверове, които се нахвърлят върху яхтата. Те се издигаха високо в небето и аз не бих осъдил никого, ако се страхува от тази гледка. Фенерът на краспицата осветяваше разбиващите се вълни, в мрака те изглеждаха бели. От време на време някоя грамада се удряше в корпуса, разбиваше се и заливаше яхтата. Докато се промъквах през палубата, си мислех: „Господи, а какво ме чака при вятър със скорост 120 възла!“ Спуснах щормовия кливер, единственото вдигнато платно, сгънах го и го привързах към палубата. Само с него „Джипси Мот“ се движеше с 8 възла в час. Сметнах, че ще е по-безопасно да легна в дрейф. Докато се придвижвах към кърмата, след като свърших работата си на бака, хвърлих един поглед на придържащата мрежа за платна по средата на палубата. В нея бяха торбите с двете големи генуезки платна и 1000 фута корабно въже, навито в няколко кангали. Знаех, че трябва да прихвана мрежата с още няколко въжета, с които да я връзвам в случай на щорм. По време на първия преход редовно го правех. Но в Сидней не бяха сменили старите въжета с нови, а и аз самият се чувствавах отвратително. Сигурно от морската болест. (По-късно се разбра, че главната причина за моето състояние е австралийското шампанско. Не зная защо ми подействува като отрова.) Така или иначе, бях отпаднал и реших да оставя допълнителното прикрепване на мрежата за другата сутрин. Спуснах се в каютата, свалих палубния костюм, повалих се на койката и угасих всички лампи. Откак се стъмни, бях минали два часа. Койката беше единственото място, където можех да чакам края на бурята. Беше трудно да се стои прав, а ако седнех на канапенцето, вълнението непрекъснато щеше да ме събаря от него. Легнах по гръб и скоро потънах в неспокоен сън.

Струва ми се, че бях буден, когато яхтата започна да се накланя на единия борд. И да не съм бил, събудих се, щом се накрени. Може да ме е събудила вълната, която ни блъсна. Беше тъмно като в рог. Когато

яхтата започна да се накланя на единия борд, аз си казах: „Сега ще се преобърне!“ Не се уплаших, но стоях в страшно напрежение. После върху раменете и главата ми с трясък започнаха да се сгромолясват чинии, кухненски прибори и бутилки. Сякаш яхтата легна отгоре ми. Чудех се дали ще направи оверкил и какви ще бъдат повредите. Но тя бавно започна да се изправя на същия борд, на който се беше наклонила. Протегнах ръка и запалих лампата над койката. Лампата светна и това беше единственото нормално нещо в този абсолютен хаос. Какво съм правил през следващия час, не ми е съвсем ясно. Всичко ми се струваше безкрайно безнадеждно при вида на купчината консерви и обърканите инструменти. Спомням си, че започнах да поставям всичко, което ми пречеше, на старото му място, макар да знаех, че си губя времето, защото очаквах яхтата отново да се обърне. На пода в каютата имаше двуфутов пласт от стотици консерви, бутилки, инструменти, шегели, блокове, два секстанта и много дреболии, разхвърляни в безредие. Всички сандъчета под седалките, под койката на десния борд и трите шкафа с капаци се бяха изсипали, когато яхтата се обърна с кила нагоре. На пода зад щурманската маса подплизкваше вода, макар и немного. Погледнах в трюма (дълбок е 5 фута). Не беше пълен догоре. „Слава богу!“ — помислих си аз.



Веднага започнах да въртя копчетата на радиото. Бяха минали четиридесет и пет минути след полунощ и два часа и четвърт след обръщането на яхтата. Опасявах се, че радиотелефонът ще спре да работи от проникналата в него вода. А и да не беше така, ако яхтата се обърнеше още веднаж, водата от трюма щеше неизбежно да го залее и да го довърши. Трябваше да опитам да съобщя, че съм жив и здрав, та ако телефонът спре да работи, да не помислят, че съм се удавил. Обадих се на аварийната вълна 2182 и веднага се свързах с радио Сидней. Както обикновено, там се оказаха акуратни и бяха готови да помогнат. Помолих ги на сутринта да се обадят на жена ми и да ѝ предадат, че яхтата се е обърнала, но всичко е минало благополучно. Добавих, че ако не получат повече съобщения от мен, можеше да е по вина на телефона (ако се намокреше, щеше да откаже да работи). Да не мислят, че е потънала яхтата. Специално ги помолих да не будят Шейла посред нощ, а да ѝ позвънят в 7 часа сутринта. Казах, че не се нуждая от никаква помощ.

Не мога точно да си спомня кога открих, че през предния люк в яхтата нахлува вода. Работата се състоеше в това, че когато се е преобърнала почти вертикално във водата, тежкия капак на люка се е отворил; съдът се е изправил и капакът, вместо да се върне на мястото си, е паднал назад върху палубата. По този начин люкът е останал незащитен от вълните. Може би е странно, че спомените ми са толкова объркани, но това беше наистина безумна нощ. Клатенето беше страхотно и за всяка крачка се искаха огромни усилия.

Бях излязъл на палубата да опитам да изпомпам водата от трюма до нивото на батериите. Намерих мрежата, която придържаше платната, откъсната от въжетата. Единият от 600-футовите генуезки стаксели, една плаваща котва и 700 фута плетено въже, дебело инч и половина, бяха изчезнали. Другият голям генуезки стаксел все още беше в торбата си, плътно притиснат към леерите на подветрената страна. Не помня как съм го прибрал. Видях отворения преден люк и го затворих. Бяха откъртени част от комингса и парче от фалшборда на кокпита. Страшно се учудих как е могло да стане всичко това! Но главното беше, че мачтите бяха на местата си и такелажът изглеждаше наред. Струва ми се, че точно в този момент си казах: „По дяволите всичко!“ и реших да

се наспя. О празни койката от чинии, прибори, бутилки и т. н. Един остър нож с назъбено острие се беше забил близо до възглавницата ми. Имал съм късмет. Единствената телесна повреда беше леко сцепената ми устна; но как е станало, не можех да си обясня.

Койката ми беше подгизнала във вода. Нищо чудно. Сутринта през пролуката на откъснатия фалшборд видях небето над главата си. Пет пари не давах мокра ли е или не, легнах и заспах дълбоко. До сутринта не се събудих.

Когато станах, вълните още подхвърляха яхтата на всички страни. През целия ден духаше щорм със скорост 45–55 възла. Все още ми се гадеше. Не можех да погледна храна. От време на време хапвах по малко мед с вода, но и това беше изпитание. Пак бях забравил да напълня термоса с гореща вода, въпреки че уж реших да го правя преди всяко отплаване, та да мога веднага щом усетя гадене, да хапна мед и да пия гореща вода. А бях изправен и пред този ужасен хаос; струваше ми се, че ми трябва една седмица, за да почистя, да подредя и да опаковам всичко отново. Едва ли някога съм се чувствувал така подтиснат. Копнеех за Сидней и тихия пристан. Ненавиждах по-нататъшното плаване и се ужасявах от него. Направо се изплаших. Това е истината: страхът просто ме разяждаше. Щом в обикновена буря можа да се случи такова нещо, как ще оцелее този малък съд в стовъзлов ураган?

По-късно направих още една обиколка, за да огледам повредите. На яхтата се бяха случили удивителни неща. Дългата махагонова кука, която стоеше привързана към палубата, се беше заплела във вантите на 6 фута във въздуха. По щастлива случайност сандъкът под една от седалките в кокпита, който се затваряше с капак без ключалка, беше запазил цялото си съдържание, включително ръчките за рифоване на грот-гика и бизан-гика. Предполагам, че кълбото от въжета и омотаните в тях предмети, с които беше пълен (така че на практика беше невъзможно да се намери нещо в него), са запушили отвора и когато яхтата се обърна, нищо не се е разпиляло. От друга страна, най-различни ръчки за лебедки, които стояха в отворени, специално пригодени сандъчета в кокпита, бяха изчезнали.

Странни неща се бяха случили и долу, в каютата. Преди всичко появата на някаква необичайна миризма. Подуших в трюма, но тя не идваше оттам. Проверих батериите: за щастие те бяха здраво закрепени на безопасно място и се намираха в пълен ред. Най-последно открих, че

миризмата идва от розовите таблетки витамин С. Шишето беше профучало през каютата от мястото си на шкафа над умивалника в камбуза и се беше разбило в тавана над главата ми. Хапчетата се бяха размили по мокрите стъкла на илюминаторите. Опитах се да ги попия, но стопените витамини се размазаха в улея между стъблото и рамката и влязоха във всички възможни цепнатини и пролуки. Временно трябваше да се примиря с вонята. Смешното в тази история е, че през цялото плаване не взех ни един витамин!

Заех се с помпата, като на всеки 200 удара спирах да почина (водата трябваше да се „повдигне“ на 10–11 фута). Разведрявах се с нещо друго и пак се хващах за помпата. Най-после стигнах дъното на трюма. Там намерих богат избор от чинии и други съдове. Чинии имаше и около мотора. Една дори се беше пъхнала зад него. Много се озадачих как са се наврели на такива странни места. По-късно си обясних какво се е случило. Предната част на мотора е покрита с дървен сандък, който е закачен на панти и служи едновременно за стъпало към палубата. Капакът се е отворил и чиниите са излетели през отвора, а когато яхтата се е изправила, отново се е затворил. Но може би най-интересното беше в предния край на каютата. Дълго време намирах там цветни и остри като бръснач стъкълца. Мина доста време, преди да открия техния произход. Един ден се натъкнах на тапа, пъхната в дълго около инч гърло на бутилка. Това се случи много по-късно, но аз го споменавам сега, защото то ми даде скъпоценно доказателство. Тапата и гърлото бяха от бутилка ирландско уиски, което преди плаването ми изпрати строителят на „Джипси Мот III“ Джек Тиръл от Арклоу. Спомнях си много добре, че бутилката стоеше в специално шкафче за вина върху дясната стена на каютата. Капакът му се отваряше нагоре. Така че аз знаех съвсем точно откъде беше изхвъркнала тя. Знаех и къде се беше ударила — на един от бимсите на тавана стоеше драскотина, дълбока около четвърт инч. Бутилката се беше разбила там на хиляди късчета и чак по-късно ги намерих едно по едно. Откъм единия край на койката на Шейла на десния борд има полица. Едната ѝ половина има капак, който се отваря надолу. Когато яхтата се беше обърнала, капакът се е отворил, маса парчета от стъкло са се наблъскали вътре и после той отново се е затворил. В момента, когато пиша тези редове, стъклата още са там. Последното парче, което намерих, беше паднало отнякъде на пода на каютата и веднаж, като ходех бос, се заби в петата ми. Спрях се

толкова подробно на тези стъкла, защото ми помогнаха да измеря точния път на бутилката. Оказа се, че когато е излетяла от нишата, яхтата е била наклонена на 131° . С други думи, в този момент мачтата се е потопила на 41° под повърхността на водата. Усъмних се да не би бутилката да е била изхвърлена от шкафчето от удар на вълна, но намерих други доказателства, които ме убедиха, че не може да е така. Боята на покрива на рубката беше изпръскана с микроскопични кални частици, които образуваха линия, подобни на линията, оставена от прилива на плажа. Тази мръсотия, изглежда, беше дошла от трюмовете, когато люковете са се отворили. Частиците бяха толкова малки, че не биха могли да долетят на покрива по силата на инерция, придадена, им от удара на вълна. Можеха да паднат там само по силата на земното притегляне. Описаното дотук и други дребни доказателства, на които се натъквах през следващите месеци, ме убеждават, че яхтата се е обърнала и мачтите са се потопили от 45 до 60° под хоризонталната плоскост. Едва ли щеше да има голяма разлика, ако беше направила пълен оверкил и се беше изправила на другия борд.

Но с тези детективски работи се занимавах по-късно. Сега да се върна на положението на нещата в онзи момент. На дъното на моята койка се беше плъоснало два фунта масло и се беше размазало навсякъде. Закачалките в гардероба се бяха счупили и умивалникът беше пълен с дрехи. Там беше и аптечката за първа помощ. И двете койки се бяха срутили и разсипали контейнерите с провизии върху съдържанието на стенните шкафове. По пода се валяха консерви с храни, плодове и мляко сред шегели, секстанти, бисквити и възглавници. Дъските на пода се бяха вдигнали във въздуха при обръщането на „Джипси Мот“, така че всичко, което е могло, е паднало под тях. Стативът на фотоапарата се беше счупил на две и отчупената част още се търкаляше на наветрената страна на палубата. Грот-фалът се беше омотал с флаг-фала.

„Джипси Мот“ се преобърна през нощта в понеделник, 30 януари. В моя дневник е отбелязано лаконично: „Около 22,30 часа се обърнах“. Бурята продължи да бушува, а във вторник, 31 януари, прекарах деня в дрейф. Занимавах се с подреждане и почистване. Тъй като електрическата помпа не работеше, наложи се да помпам на ръка, а в почивките се мъчех да я поправам. Почистих ротора и тя поработи няколко минути, но после засмука въздух. Трюмът все още беше пълен

до половината. Постепенно намалявах нивото на водата. Спуснах зад кърмата зелената плаваща котва с надеждата, че ще поддържа яхтата по вятъра, но без платна на мачтите нямаше ефект. Вдигнах я на борда и я навих. Муфата, която крепеше оста на вятърното крило, беше почти отчупена, така че и нея трябваше да ремонтирам. Беше отвратително да се работи, защото от време на време се оказвах във водата. Добре че беше топла! Докато привеждах в ред едно след друго всички тези неща, започнах да се ободрявам. Всъщност бях имал невероятен късмет. Мачтите и такелажа бяха непокътнати, което отдавах преди всичко на работата на Уоруик. Загубата на големия генуезки стаксел ме натъжаваше, но можех да мина и без него. Бях разтревожен от липсата на плаващата котва и седемстотинте фута въже, което изчезна заедно с нея. Бях мислил да пускам плаваща котва на дълго въже, за да убива хода на „Джипси Мот“ в свирепите бури на нос Хорн. Обаче след като дълго време премислях подробностите около моето обръщане, напълно се отказах от идеята за плаващата котва и въжето. Така че и тази загуба се оказа не толкова сериозна, колкото ми се стори в първия момент.

Денят започна да преваля. Огладнях. Обядвах с три филии хляб, намазан с масло и конфитюр от портокали. Хлябът беше доста мухлясал, но все пак беше добра храна. В дневника на тази дата е отбелязана следната жизнерадостна записка: „18,20 часа. Повиках по радиото Сидней. Разказах всичко на Шейла“.

Разговорът с Шейла имаше голямо значение за мен. Тя посрещна разказа ми спокойно и уверено както обикновено и нито за миг не се усъмни в моето решение да продължа плаването. Казах и на нея, че не се нуждая от никаква помощ. Тя много се натъжи, когато ѝ разказах за хаоса в нашата подредена и уютна яхта. Разказах ѝ всичко подробно, защото тя знаеше точното място на всяко нещо на борда. Спомням си, че дори ѝ казах за ужасната миризма на развалена бира, която идваше от размекнатите хапчета на тавана на рубката. Споменах, че на борда имам резервни части за почти всички ремонтни работи и с течение на времето ще се оправя с хаоса. От този разговор с Шейла почерпих нови сили.

[1] В Сидней бяха зашили на това платно рифщерти. ↑

ЕДИНАДЕСЕТА ГЛАВА

„ИМАМ ДЯВОЛСКИ КЪСМЕТ“

В адмиралтейските лоции за корабите с право стъкмяване категорично се подчертава, че съдовете, които напускат Сидней на път за Англия през нос Хорн, трябва да държат курс на югоизток и да минат южно от Нова Зеландия, без значение каква е посоката на вятъра при тръгване от Сидней. Такъв беше пътят на клиперите. На картите в моята книга „По пътя на клиперите“ също е показан маршрутът южно от Нова Зеландия или поне през пролива на Кук между Северния и Южния остров на Нова Зеландия. Но сега, след обръщането, аз трябваше да го изменя. Ако минех от южната страна, щях да се блъскам в насрещния вятър. На борда цареше такъв ужасен безпорядък и ме чакаше толкова работа, че не исках да избирам този път. В каютата все още се въргаляха консерви и храни. Ако яхтата беше на крен, това значеше да не мога да мина през тях. За да я поддържам изправена и да се заема с разчистването, трябваше да се насоча на североизток. И за да мога да свърша повече работа, останах на този курс. Накрая реших да продължа в същата посока и да мина вместо от южната от северната страна на Нова Зеландия. Смятах, че там плаването ще е по-леко, а времето — по-меко и топло. Освен с разчистване, сортиране и описване на моите запаси за шест месеца трябваше да се занимавам и с ремонта на кокпита. Оттам водата шуртеше право в моята койка. За всички тези неща ми беше необходимо спокойно плаване. Бях много отпаднал физически отчасти заради лошото хранене, отчасти защото не бях добре и ми се гадеше почти през всичкото време. Постепенно се възстанових. Предстоеше ми огромно количество работа. От една страна, това ме подтискаше, но, от друга, ми помогна да се ободря.

Бурята продължаваше. Сутринта на 1 февруари, сряда, отново дадох ход на яхтата с вдигнат трисел и работен кливер. Привързах здраво мрежата на бака, прибрах отчупеното парче от статива на фотоапарата и свалих куката от въжетата. Все още духаше силен щорм,

но времето беше слънчево и животът започна да ми се вижда по-весел. Работех бавно и често губех равновесие. Сигурно защото не се хранех достатъчно.

Към обяд прекъснах работа, за да закуся. Нахраних се чудесно с препечен хляб, намазан с конфитюр от портокали и чаша кафе. На всичкото отгоре от невнимателност обърнах врящото кафе върху дясната си ръка и крака си и се изгорих много лошо. Кой ми е крив, като се опитвах да нарежа хляб върху разлюляната маса, и то без да сваля канчето с кафето? Посипах изгореното място със сода бикарбонат. Пак се отървах леко. След закуска си подремнах.

В 13,30 се събудих от тежък сън. Съвсем живо ми се беше присънило, че съм в Багдад и отварям там магазин. Всичко беше толкова реално, че няколко минути, след като се събудих, си мислех, че съм още в Багдад. Но скоро се озовах отново на „Джипси Мот“, станах и се залових за работа. Бях си порязал дясната китка на четири места. Намазах с мехлем раните и изгореното място. Чудно защо само дясната ръка ми беше пострадала, а на лявата нямаше нищо. След като си поспах, че чувствавах по-бодър и се заех с най-мръсната работа: да укрепя спирачката на вала на гребния винт, който отново беше започнал да се върти, и да поправя клапата на отворения ауспух на мотора. Ако нахлуеше вода през тази отворена клапа, нямаше да мога да зареждам вече батериите.

И двете неща ми бяха противни. За да оправя клапата на ауспуховата тръба, трябваше да легна по корем и да протегна ръце над лицето си. Спирачката на вала изискваше подобна изкривена поза. Налагаше се да лежа с главата надолу, притиснат до мотора. Докато яхтата се движеше, витлото се въртеше бързо. Още в Англия ме бяха предупредили да предотвратя въртенето и аз дълго мислих кой е най-добрият начин за това. Отначало опитах да се добера до мотора откъм койката и временно успях да спра този вал. Но се налагаше да достигна отсрещната страна на двигателя. Страхувах се, че ако валът се завърти, може да намотае дрехите ми и да не успея да се измъкна оттам. Най-после пропълзях през задния люк откъм дясната страна на мотора и свърших всичко. Тринайсетинчовият ключ и универсалните клещи, които ми бяха дали в Сидней, ми помогнаха да се справя полесно с клапата на ауспуха и спирачката на вала. Престоях с главата надолу един час и четиридесет минути.

Вятърът като че ли утихваше, макар все още да духаше с 30–40 възла в час. Замислих се дали да не вдигна още платна, но после се отказах и продължих да разчиствам. С удоволствие бих си отдъхнал, но бързах да приведа кораба в някакъв ред. Времето можеше пак да се влоши. Не знаех откъде да започна. Бутилки, консерви и пакети с плодове бяха изхвъркнали от шкафовете върху съборилата се койка. Седем големи, херметически затворени контейнера, пълни с храна, се бяха накамарили върху другата койка или се бяха сгромолясали върху разбърканата купчина на левия борд. Капаците им бяха отхвъркнали и съдържанието им се беше разсипало наоколо. Шестнайсетте препълнени контейнера на левия борд също се бяха отворили и изсипали върху купчината от зеленчуци и плодове. Започнах разчистването от десния борд и в продължение на два часа и половина събирах и подреждах нещата в койката, трите стенни шкафа и трите сандъка под седалките. Натъкнах се на половин дузина гнили ябълки и лимони. Бях много доволен, защото можех да ги изхвърля, преди да са заразили останалите. Всичкият хляб беше започнал да мухлясва. Реших, че трябва да се препече. Но вече бях свършил твърде много работа за един ден и си легнах.

На другия ден, 2 февруари, определянето на мястото по слънцето показва, че се намирам само на 124 мили от Сидней. Този рекорд за бавно плаване ми действа много угнетяващо. Прогнозата за времето обещаваще постепенно утихване на вълнението и югоизточни ветрове, които все пак бяха за предпочитане пред насрещния вятър. Не ми оставаше нищо друго, освен да продължа да разчиствам. Залових се с бъркотията в каютата на левия борд. Тук се работеше много потрудно, отколкото на десния, защото яхтата беше наклонена на тази страна под ъгъл 35°. Преди да започна да подреждам, трябваше да направя място за стъпване. Някои от контейнерите бяха доста тежки — в единия имаше 15 фунта черно брашно. Аз ровех из тази каша от храни и припаси, сякаш се гмурках в морето: с любопитство очаквах какво ще измъкна от купчината и това ме караше да продължавам работата. Натъкнах се на яйцата, в опаковка от пенопласт, и с удивление открих, че само две от тях са пострадали. Но те бяха създали такава бъркотия, че с ужас си помислих какво щеше да е, ако всичките се бяха счутили. Бях доволен, че хаосът намалява, а пък

яйцата бяха здрави. За мен те са важна храна и по пътя за Австралия много ми липсваха.

Пресуших водата в трюма с двайсет помпи. Това много ме успокои, но се оказа, че форпикът е наводнен. Наложих да я източвам с дълга тръба. Изглежда, палубата някъде течеше.

Добре че трюмът не поемаше вода, защото щеше да пострада радиото. От купчината в каютата продължаваха да изникват най-различни и странни вещи, а други изобщо ги нямаше. По много необясним начин изчезна един термос. Сигурно беше някъде из яхтата, но кой знае къде. Чиниите и другите съдове в трюма ми създадоха големи грижи. Не можех да ги достигна с нищо освен с върха на шестфутов прът. Временно се отказах да се занимавам с тях. Реших да намеря друг начин.

Доиде редът и на кокпита. Тази работа беше неотложна, защото всеки път, когато някоя вълна заливаше яхтата, през отвореното парче от фалшборда рукваше вода. Но за ремонта ми бяха необходими подобри условия на палубата. Спалният чувал и одеялата бяха прогизнали. Във възбуденото състояние непосредствено след обръщането на яхтата, аз дори не бях забелязал това. Но вече не ми се спеше на мокро. Временно захрих отвора с парче найлон, залепено за фалшборда. Надявах се, че ще върши работа, докато измисля нещо друго.

Същата вечер реших да направя равносметка, какво съм загубил и какво съм спечелил, откакто напуснах Сидней. Загубите бяха тежки. На яхтата все още цареше страхотен хаос. Бях изминал само 185 мили. От четири дни вече морето блъскаше, подхвърляше, усукваше, пришпорваше и тласкаше яхтата, сякаш беше малка лодчица във водите на буен планински поток. Всичко това ми беше омръзнало до смърт, но най-важното беше, че „Джипси Мот“ остана непокътната. Тя се обърна в морето, след което се изправи. Преживя едно изпитание, от което малко яхти са се отървавали без големи повреди, и все още беше годна за плаване. Морето продължаваше да е бурно, но вятърът най-после беше спрял. Дори и да беше само временно затишие, малко си отдахнах от заплашителния рев и стенанията във въжетата. Сега Тасманово море ми напомняше за времето, когато през 1931 година прелетях над него, като извърших първия самостоятелен полет от Нова Зеландия до Австралия. На небето се кълбяха същите синьо-черни

облаци, а преди да падне мрак, някой случаен слънчев лъч пронизваше косо облаците и докосваше вълните.

Всъщност имах дяволски късмет. „И все пак — записах в дневника — страшно съм подтиснат. Нищо в това плаване не е в ред. Ненавиждам го и се страхувам от него. Ето сега минавам откъм северната страна на Нова Зеландия, а в адмиралтейската лоция се казва, че винаги трябва да се минава от юг без значение, какви са ветровете. Това много ме безпокои.“ През тези четири дни като че ли изобщо не се бях движил. Но ако държах курс на юг и се борех с насрещния вятър, едва ли щях да стигна по-далеч. Поне разчистих почти половината от хаоса и ремонтирах някои неща. Изрязвах мухлясалите части на хляба и го пекох 30 минути. После си легнах с надеждата, че вече ще спя в суха постеля.

Спах десет часа. Когато се събудих, слънцето беше изгряло. Закусих и отново заспах. След този сън вече се чувствувах по-бодър. Морето утихваше и трябваше да свърша някои работи на палубата. Пренесох шкота на генуезкия стаксел на другия борд и отпуснах зарифения бизан. Сега трябваше да освободя грот-фала от заплелия се в него флаг-фал. Тези флаг-фали вечно създават неприятности.

Изглежда, във форпика през цялото време проникваше вода и аз се опитах да я източа с една по-голяма тръба. Поднових кръпката върху откъртеното парче фалшборд, като забодох краищата с габъри и ги залепих с лепенки. Съмнявах се, че ще издържи дълго, но беше по-добре, отколкото без нищо.

В събота, 4 февруари, се намирах само на сто мили, почти право на юг от моя любим остров Лорд Хау. На него бях поправил хидроплана си „Джипси Мот“ след катастрофата по време на полета Нова Зеландия—Австралия. Обзе ме чувство на силна носталгия по този толкова гостоприемнен остров. Защо не отивах там! Морето се беше укротило. Вдигнах грота, като предварително изправих на менгемето един изкривен пълзун. След облачното утро следобед стана горещо, а небето — лазурносиньо. Подходящ момент за лов на пръснатите съдове в трюма. Завързах накрая на шестфутовия флагщог една кофичка и успях да измъкна три куки, едно канче и една счупена кана. После продължих да разчиствам в каютата на левия борд. Каква работа ме чакаше там! Трябваше да възстановя съдържанието на петнайсетте големи контейнера и да го опиша, за да знам кое къде да

търся. Привързах долната страна на сгъваемата койка с двойно въже. Искаше ми се да мога да привържа по същия начин всички предмети. Но после реших, че тази работа ще ми отнеме прекалено много време. Извадих парчетата стъкло от тавана, където се беше разбила бутилката. С интерес забелязах, че като се наведе през борда на яхтата, мога да видя преустройства от Уоруик кил, който пореше водата като перка на акула.

В събота вечер дълго разговаряхме с Шейла по радиотелефона. Тя ми каза, че корабът „Хималайа“, принадлежащ на компанията „Пи енд О“, е бил ударен и повреден от гигантска вълна близо до Сидней в 22,20 часа през нощта на моето обръщане. Вероятно това е била същата вълна, която преобърна „Джипси Мот“.^[1]

Движех се в областта на пасатите в посока югоизток-изток и започнах да мисля, че решението ми да мина откъм северната страна на Нова Зеландия се е оказало погрешно. Но когато след циклона морето се укроти и слънцето се показва на небето, яхтата започна да плава със средна скорост 134 мили в денонощие независимо от почти постоянния насрещен вятър. Все пак от време на време налягах на някоя голяма вълна и тогава „Джипси Мот“ забавяше ход до около 3 възла. Но аз помнех много добре, че при подобни условия по пътя към Сидней преди преустройството на Уоруик Худ тя обикновено спираше на място. Чудех се защо не виждам нито една летяща риба. Когато през 1931 година прелитах над това море, цели стада летящи риби изскачаха над водата всеки път, щом слезех ниско над повърхността. Сега нямаше нито една.

По пладне в неделя, 5 февруари, аз се намирах почти по средата на пътя между Сидней и нос Мария ван Димен, най-северозападния край на северния остров на Нова Зеландия, и на 550 мили до всеки от тях. Само 550 мили за една седмица! В моя дневник е отбелязано: „550 мили за една седмица е моят рекорд за бавно плаване. От тях 180 мили бяха изминати за четири дни. Това прави 46 мили в денонощие! Все пак аз съм жив и здрав. Мисля, че това е най-главното“.

През всичкото това време автоматичното управление ми създаваше неприятности. То не можеше да контролира руля на яхтата. Положих много усилия да го накарам да работи. Сега знам, че причините за неприятностите бяха две. Едната съвсем не се дължеше на дефект в него. На 5 февруари записах: „Забелязах, че при скорост

5,25 възла курсът $47,5^\circ$ срещу посоката на вятъра става критически. Всеки път, когато уравнисях платната, и изключех автоматичното управление, като оставех руля, яхтата или се обръщаше срещу вятъра и спираше като закована, или се завърташе на 65° и повече в обратна посока и безшумно препускаше по вълните, но 30° встрани от желанния курс“.

Поради формата на корпуса критичният фактор беше не курсът от $47,5^\circ$, както мислех тогава, а ъгълът на крена. При усилване на вятъра и увеличаване на наклона с два-три градуса предницата на яхтата се плъзгаше по водата към подветрената страна, докато не се отклонеше с $30-40^\circ$ от изисквания курс. Тогава тя набираше скорост и стремително се втурваше по грешния курс. Ако обаче вятърът стихнеше и кренът намалееше с два-три градуса, формата на корпуса беше такава, че яхтата веднага започваше да се завърта срещу вятъра, докато накрая забие нос в него и спре на място. Най-после открих този (втори) мръсен навик на „Джипси Мот“. Единственият начин да я отуча от него беше така да наглася платната, че яхтата да избягва критическия ъгъл на крена. С други думи, трябваше да я държа или по-изправена от критическия ъгъл, или по-наклонена. Но на всяка цена да избягвам положението, когато тя застава в този критически наклон.

Втората неприятност с автоматичното управление се дължеше на рулевото весло и извънредно голямото тегло на горната част на неговия механизъм. Вместо да виси вертикално във водата, тежката горна част го караше да се блъска наляво-надясно. При слаб вятър вятърното крило не можеше да се справя с тази особеност на веслото. Опитвах да завържа въжета от двете му страни така, че да го държат във вертикално положение. Но тогава, за да промени курса на яхтата, вятърното крило трябваше първо да преодолява съпротивлението на тези въжета. Опитвах също да удържа веслото в нужното положение с помощта на четири амортизиращи обтегача от всяка страна, прикрепени в две точки на кърмата.

Но тъй като по това време още не бях открил причините за неизправностите, всичките ми опити бяха безуспешни. Сетих се, че противовесът на вятърното крило може да е прекалено тежък, и го намалих. Смазах зъбчатото колело на безконечния винт, което ми се стори, че запъва. Правих опити, като изключвах автоматичното управление, уравнисявах платната и чак тогава го включвах (след

направеното от Уоруик Худ преустройство на кила „Джипси Мот“ можеше за кратко време да поддържа курса без управление). При други опити първо уравниавах рулевото весло и чак тогава съединявах автоматичното управление с румпела. Направех ли това, яхтата веднага променяше курса си и или се обръщаше срещу вятъра, или се отклоняваше в обратна посока. Имаше моменти, когато мислех, че ще полудея, но все пак ден след ден продължавах да опитвам всички възможни начини, за да постигна целта си. Постепенно работата на автоматичното управление се подобри. Както вече споменах, на 20 февруари поставих на върха на рулевото весло амортизиращите обтегачи, които го държаха във вертикално положение. Но това от своя страна означаваше, че вятърното крило първо трябва да преодолее съпротивлението на обтегачите, за да обърне веслото в нужната посока.

Работата ми много се улесни, когато най-после открих главния фактор за неприятностите — критическия ъгъл на крена. Преди това всеки път, когато предницата на „Джипси Мот“ се плъзнеше към подветрената страна, аз обвинявах автоматичното управление, че не е в състояние да държи яхтата на определения курс. Всъщност отбиването от курса се дължеше на формата на съда и автоматичното управление нямаше никаква вина.

Може би направих груба навигационна грешка, като не минах южно от Нова Зеландия. Но в един от нашите разговори по радиотелефона Шейла ме успокои. Тя каза, че като плавам в по-топъл климат и сравнително спокойно море, поне съм успял да се възстановя. Понеделник вечерта на 5 февруари отново трябваше да се сбогувам с Шейла в нашия последен разговор, преди тя да отпътува за Хонг Конг, а оттам за Англия. Тази раздяла много ме натъжи. На другата сутрин, за да възстановя душевното си равновесие, аз се избърснах. Бърсних се за първи път след отплаването от Сидней. Най-после се отървах от тази четина. Не беше лесно да се справя с нея. Наложих се да спирам и да мия наблъсканата с косми самообръсначка шест пъти. Бърсненето, ежедневните навигационни задачи, регулирането на автоматичното управление, източването на водата от форпика и закуската ми отнеха цялата сутрин. Останалата част от деня прекарах в ремонт на кокпита. Това беше бавна и уморителна работа. На всяка крачка се сблъсках с трудности. Първо, трябваше да претърся яхтата за подходящи

материали. А и да се работи с инструменти при такъв крен не е лесно. Продължавах упорито, малко по малко, час след час.

В четвъртък, 9 февруари, времето беше хубаво. Вятърът измени посоката си и за първи път, откакто напуснах Сидней, аз се радвах на отлично плаване. Времето беше топло и приятно и работех на бака само по гащета. Минах на 135 мили от остров Норфолк. И там бях ходил по време на полета през 1931 година. Свързах се с радиостанцията на острова и изразих съжалението си, че не мога да отида отново. Реджинълд Марш, администратор на острова, ми изпрати прекрасно послание, в което се казваше: „Ние чувствуваме, че вие принадлежите малко и на нас, защото много наши островитяни пазят спомена, как в 1931 година вие докарахте на острова техния първи въздушен гост“.

Появи се самолет от кралските военно-въздушни сили на Нова Зеландия. Приличаше на „летящите крепости“ от времето на войната. Забелязах, че на опашката си носеше знака US. Изглежда, летеше с доста богато гориво, защото след себе си оставяше четири следи от черен дим. Чудех се дали на него всичко е в ред и малко се изплаших как ще настаня целия му екипаж на яхтата, ако се сгромоляса в морето. Всичко обаче мина благополучно. Самолетът направи 6–7 кръга над „Джипси Мот“ и отлетя. Това беше любезен жест от страна на Нова Зеландия, която дружески ме приветствуваше.

На другия ден минах на около 90 мили от Норт Кейп, най-северозападната точка на Нова Зеландия. Бях минал 1300 мили от Сидней, а до нос Хорн ми оставаха още 5400. „Джипси Мот“ набираше скорост и вървеше с добър ход. Забавяше я само допълнителната площ на кила. Поради по-късното тръгване от Австралия и лошите резултати от първата седмица на плаването, аз изчислих, че ще стигна нос Хорн три седмици по-късно от предвиденото. Но вече нищо не можеше да се направи и аз продължих да се занимавам с ежедневните си задачи. Препекох отново последния хляб от Сидней, защото пак беше мухлясал. Боядисах ремонтираното място на фалшборда и прегледах форпика, за да открия откъде тече. Запълних с изолираща смес няколко пролуки. Посях първата реколта салата. Надявах се да стане, докато стигна нос Хорн. Закрепих четири малки блока на кърмата, за да облекчат работата на амортизиращите обтегачи, поставени на рулевото весло.

Радио Оклънд предаде съобщение за забелязан плаващ дънер. Отбелязах координатите много внимателно. Пъновете и дърветата, които вятърът и течението носят в района на Нова Зеландия, винаги са представлявали голяма опасност за корабоплаването. Ударът в такъв пън би могъл да потопи една яхта.

На втората неделя след тръгването от Сидней отпразнувах малка победа — намерих липсващия термос! Той се появи, когато вдигнах постелките си, за да ги проветря на палубата. Беше под дюшека. Или аз спях като пън, или дюшекът ми е много мек, щом не съм го усетил. Беше натрошен на парчета. Отворът, през който беше влязъл, след като е излетял от противоположната преграда на камбуза, беше само 16,75 инча широк — точно колкото главата ми. Добре че не ме беше уцелил. Забелязах една добре очертана вдлъбнатина върху палубния бимс точно над главата си. Изглежда, термосът се е ударил там.

За да съм сигурен, че съм направил всичко необходимо да не ме свари неподготвен едно критично положение, записах си задачите, които трябва да изпълнявам всеки ден. Нарекох го „дневен ред“. Може би моят дневен ред за този етап от плаването ще представлява интерес. Ето го:

Да проверя тръбопровода на водните резервоари.

Да приспособя ключалка за сандъка в кокпита (всъщност минах с едно въженце).

Да поставя райбери на чекмеджетата в камбуза.

Да опитам вятърното крило без допълнителната тежест на противовеса.

Да сменя въжетата, свързващи румпела с автоматичното управление.

Да проверя нивото на водата под мотора.

Да прибера флагщока.

Да отведе румпел-тросите в каютата.

Да опитам да държа рулевото весло по-отпуснато.

Да направя по-добър ремонт на кокпита, за да не влиза в каютата вода.

Да смажа румпел-тросите.

Да проверя задвижващите ремъци на генераторите.

Да изсуша сандъка в кокпита.

Да отворям кърмовия вентилатор в слънчеви дни.

Да измисля закрепване на консервите в сандъците под седалките.
Да смажа флашките.
Да закрепя спасителната мрежа на бака.
Да затворя палубния отдушник на десния борд.
Да проверя грот-гик-топенанта.
Да посея синап и кресонова салата.
Да направя сигнално приспособление за автоматичното управление.

Да почистя пистолета си „Вери“.
Да подредя обтегачите и топенантите.
Да поставя закачалки в шкафа за дрехи.
Да се занимаю с остатъците от палубната мрежа.
Да оправя въжето за плаващата котва.
Да проверя фотоапарата.
Да поправя люмъровия спирач на пълзуна на грот-шкота.
Да привържа връвчици към дръжките на лебедките.
Да напълня контейнерите и бутилките със спирт.
Да притегна шкаторината на генуезкия стаксел.
Да освободя фаловия ъгъл на грота, който се беше заплел в бакщага.

Да проверя плодовете и водата за пиене.
Да посея покълнали пшеничени семена.
Да сложа шкентел на кливер-фала.
Да сложа въжен талреп на фаловата карабина на кливера.
Да изсуша калъфа на хидросамолетния секстант.
Да изсуша чувала със зимните вълнени дрехи.
В тих ден да се кача на палубата да поправя фенера на краспицата.

Да измисля начин за задържане на възглавницата ми в койката при крен.

Да изсуша сандъка под седалката до койката.
Да вържа с въженце ръчката на трюмната помпа.
Да смажа шпила.
Да проверя сигналния рог.
Да сложа въже вместо шегел в петата на спинакер-гика.
Да привържа въженца към ръчките за рифоване.
Да подновя предпазните кръпки върху бизан-стаксела.

В тих ден да боядисам възможните пролуки на фор-пика.
Да удължа шкентела на кливер-фала.
Да сложа коуши на вантите.
Да ремонтирам долната шкаторина на бизана.
Да сложа още куки за закачане на чашите.
Да преместя утките за закрепване на шкота на трисела.
Да отстраня теча в подножието на койката.
Да сложа пак шкоти на кърмовия кливер.
Да сменя болта и шплента на вятърното крило веднага щом
позволи времето.

Да изправя огънатия шегел на щормовия стаксел.
Да поправа херметическото електрическо фенерче.
Да намеря ново място за подвижната лампа на бака.
Да проверя хранващия проводник за фенера на краспицата и
бушона.

Да оправя стаксел-фала, омотан около щаговете.

Да заздравя подвижната лампа.

Да оплета с насмолен канап задните обтегачи.

Да изпитам под вода прибора на Хериър.

Да смажа въжетата с масло.

Да закрепя третия пълзун на бизана.

Да проверя каютния компас.

Да стегна болтовете на пет стойки на леерите.

Да преместя краищата на всички сигнални фалове.

Този списък далеч не изчерпва пълното описание на работите, извършвани на „Джипси Мот“. Тук са изброени само някои допълнителни задачи. В него не са включени непрекъснатите смени на платна, разговорите по радиотелефона, регулирането на автоматичното управление, навигационните изчисления, ежедневната работа в камбуза и изтощителното разчистване след обръщането на яхтата. Някои от изброените неща, като например ремонта на кокпита, отнемаха по няколко дни. Но колкото и да е непълен моят дневен ред, той може да даде представа за усилията, които се изискват при самотното океанско плаване.

Освен всичко гореизброено след отминаването на остров Норфолк в продължение на две или три седмици упорито се готвех да посрещна евентуално ново обръщане. Привързах хлабавите капаци на

всички сандъци в каютата, така че да не се изсипят пак стотиците консерви, бутилки и инструменти, както стана миналия път. Само че не знаех как да ги затворя, така че достъпът до тях да не е труден. Най-после измислих. Пробих в тях много дупки. Прекарах през дупката в сандъка въженце, чиито краища минаваха през двете дупки на капака. Ако вържа двата края, ще мога да стегна здраво капака. Завързах всяка ръчка на лебедка и ръчката за патент-рифа с по едно въженце, за да не паднат през борда. Изобщо прегледах цялата яхта навсякъде. Всичко, което беше възможно, закрепих здраво, за да не причини повреди и неприятности при евентуално обръщане на яхтата. Най-опасен беше сандъкът с тежките инструменти: менгемето, големите гаечни ключове и т. н., а също така и една двайсетфунтова оловна тежест. От един друг сандък трябваше да изпразня 130 консерви, за да мога добре да разположа и закрепя инструментите. В дневника беше записано: „Само при мисълта, че съдържанието на тези сандъци може да се строполи с трясък върху тавана на каютата, ме избива студена пот“.

[1] Еди, капитан-администратор на пътническият лайнер „Хималайя“ с водоизместване 28 000 тона, заявил: „Нека Чичестър да пази за себе си проклетото Гасманово море“. ↑

ДВАНАДЕСЕТА ГЛАВА

ДВА ЧЕТВЪРТЪКА

Пред мен се простираше безкрайната шир на Тихия океан — 5000 мили по безлюдния „ръб“ на света. Едва в последните векове от своето съществуване човечеството откри необятността на Тихия океан. Почти до края на 18 век географите просто не са могли да повярват, че морето може да бъде толкова огромно, и са си въобразявали, че глобусът се „уравновесява“ с един Велик Южен континент. Честта да опровергае неговото съществуване се пада на англичанина Джеймс Кук.^[1] Но дори след като той беше преплавал мястото, където предполагаха, че има земя, някои хора пак не му повярваха. Човек не може да плава в тези морета, без да си спомни за великите мореплаватели, които със своите, често паянтови кораби през 16, 17 и 18 век постепенно заместват легендите с географски факти и обогатяват знанията на хората за света. Това са Магелан, Дрейк, Ансън, Фернандес де Кирос, Дампир, Бугенвил и преди всичко Кук. Сега аз плавах в същия океан и върху мен връхлитаха същите бури, но за тях е съществувала една страхотна опасност, от която аз бях пощаден — скорбута. Когато подготвях материалите за моята книга „По пътя на клиперите“, прочетох много ужасни разкази за скорбута. Но най-страшни подробности дава Ансън, когато описва своето околосветско плаване. Струва си човек сега отново да се впусне в такова пътешествие дори само за да покаже, че поне в някои отношения човечеството е постигнало напредък. Ето откъси от това описание: „Скорбутът започна да се появява сред нас, скоро след като минахме пролива Льо Мер. Продължителният престой в морето, умората, разочарованията станаха причина скорбутът да се разпространи дотолкова, че в края на април (1741 година) почти всички бяха болни. Този месец на борда на «Центурион» умряха не по-малко от 43 души. Мислехме, че болестта е достигнала кулминационната си точка и сега колкото повече отивахме на север, нейната пагубна сила ще се намали. Уви, през май загубихме почти

двойно повече хора, отколкото през април. И тъй като се добрахме до земя чак в средата на юни, смъртността достигна огромни размери. Болестта отне двеста души от екипажа и ние не можехме да съберем повече от шест работоспособни моряци, които да носят вахта.

Това заболяване, което така често се появява при дълги плавания и се оказва толкова съдбоносно за нас, е несъмнено най-странното и необяснимо страдание, което поражда човешкото тяло. Неговите симптоми са непостоянни и безчетни, а развоят на болестта и последиците от нея са най-различни. Едва ли има двама души, които да се оплакват от едно и също нещо, а случаите с известно съответствие в симптомите са имали съвсем различен ред на проявление. Но въпреки че скорбутът често приема формата на много други болести и затова не може да бъде описан чрез някакъв единствен и сигурен критерий, все пак има някои проявления, които са по-главни от останалите, и понеже се срещат най-често, заслужават по-специално описание. Тези общи прояви са големи тъмни петна, пръснати по цялото тяло, подути крака, гнойни венци и преди всичко изключителна отпадналост на цялото тяло, особено след някое, макар и незначително физическо усилие. Тази отпадналост така се развива, че човек почва да губи съзнание и дори умира при най-малкото усилие или просто слабо движение.

Болестта обикновено се придружава от странно униние на духа, треска и панически страх от най-незначителни случки. Наистина беше удивително, че всеки път, когато преживявахме това заболяване, изживените разочарования или загубените надежди винаги разгаряха с нова сила болестта. Защото тя убиваше тези, които бяха в последния ѝ стадий, и приковаваше към койките онези, които до този момент бяха работоспособни. Така че живостта на ума и оптимистичните мисли бяха едно от важните средства в борбата с пагубната сила на тази съдбоносна болест“.

Вегетарианската ми диета, кресоновата салата, лимоновият сок и мъчителният опит, натрупан от човечеството чрез страданията на старите мореплаватели, ме закриляха от бедствие. Трябваше да съм благодарен за много неща.

След като излязох от Тасманово море северно от Нова Зеландия, трябваше отново да се насоча на юг към четиридесетградусовите ширини. Може да е било грешка моето заобикаляне на Нова Зеландия

от север, но сега пък се наслаждавах на прекрасно време и набирах сили за трудните и сурови условия, които ми предстояха.

Един час след полунощ на 13 февруари ми се стори, че виждам риба, но силната светлина на фенера разкри пред очите ми една отвратителна медуза. Приличаше на прозрачна змиорка, дълга един ярд, с кафяви петна, разположени по гърба на равни интервали. Тя започна да се извива бавно и да се спуска надолу в бездната. Милиарди светещи същества блещукаха от дълбините на океана и гаснеха, щом насочех към тях фенера си.

На другата сутрин дочух звук, напомнящ далечен картечен огън, и видях стотици морски свине да подскачат във въздуха. Звукът идваше от телата им, които пляскаха по гладката повърхност на водата. По пладне изчислих, че за предишните три дни съм изминал само 180 мили. Трудно се придвижвах срещу слабия източен вятър. Питях се дали той не се дължи на близостта до североизточните брегове на Нова Зеландия. По пладне на четиринадесети аз бях само на 100 мили от Ист Кейп, Нова Зеландия. Според прогнозата на 60 мили южно от мен ветровете били западни. Плаването беше мъчително и при всеки удобен случай правех опит да се придвижа на юг. Сряда, 15 февруари, беше ден за пране: изпрах си ризата и гащетата. Опитах един нов начин: първо ги перях в гореща морска вода, после ги плакнех пак в морска вода, а след това в сладка вода, за да се смъкне солта. Така пестях прясната вода, пък и дрехите се изпираха добре.

С приближаването на 180 меридиан и международната демаркационна линия на времето аз направих един прекрасен преход от 217 мили. Това беше разстоянието, изминато от обяд на 15 февруари, сряда, до обяд на 16 февруари, четвъртък — моят първи четвъртък, защото пресичането на демаркационната линия ми подари още един четвъртък, също 16 февруари. При отличен халфвинд аз разбрах, че ще направя дълъг преход. Затова взех още един път височината на слънцето, за да проверя всичко. Направих четири наблюдения, но преходът се оказа доста дълъг и за допълнителна проверка направих още едно. При нанасянето на линиите върху прокладката три от тях се срещнаха в една точка, което беше напълно задоволително. И да бях допуснал някаква грешка при определяне на положението си предишния ден, преходът беше чудесен. Според мен той далеч превишаваше всички резултати, постигнати дотогава от

самотни мореплаватели. Отпразнувах го с бутилка шампанско, което както обикновено не ми донесе щастие. Моят втори четвъртък започна с дъжд и насрещен вятър. За да попреча на действието на шампанското, изпих две чаши бира.

Изведнъж посред нощ между двата четвъртъка аз се усъмних във великия преход от 217 мили предишния ден. По данните на астрономическите наблюдения от деня на отплаване от Австралия величината на денонощните преходи беше с 12,5 процента по-голяма от съответната величина на навигационните изчисления. А това означаваше, че показанията на лага бяха занижени също с толкова проценти. Но данните на навигационните изчисления за денонощието, предшествуващо скока от 217 мили, се оказаха по-високи, отколкото резултатите, получени от наблюденията. Това събуди у мен подозрения. Когато се зах да проверя изчисленията от наблюдението на слънцето, открих, че съм направил глупава грешка. Преходът от 217 мили всъщност беше само 189 мили, докато преходът за предишния ден трябваше да се увеличи от 138 на 164 мили. Записах в дневника: „Няма значение. Шампанското беше прекрасно, а 189 мили все пак са много добър преход“.

Вторият четвъртък ми подари едно денонощие „гратис“ по пътя към нос Хорн, но аз щях да загубя десет часа от него, тъй като на всеки 15° дължина трябваше да премествам часовника с един час напред. Времето, освен изгрева и залеза не означаваше нищо в ежедневиия живот сред необятния океан. Но за да правя навигационните изчисления, трябва да зная времето с точност до секунда. Откакто е била въведена, демаркационната линия е създавала сума главоболия на мореплавателите. Единственият начин да избягна грешки при определяне на времето след пресичането ѝ беше да започвам всяка страница от дневника си с местната дата и ден, както и да вписвам разликата между местното време и Гринвичкото. От вестник „Таймс“ например искаха да им изпратя съобщение в понеделник, 27 февруари. Тогава се намирах на около 1900 мили източно от Нова Зеландия. Бях забелязал, че най-доброто време за предавания е един час след залез слънце. В такъв случай аз трябваше да изпратя съобщението си в 21 часа местно време в неделя, което по Гринвич се падаше на 27 февруари.

Много ме разтревожи една точка на картата, придружена от забележката „Забелязани буруни, 1960“. Такива записки в адмиралтейските карти се правят по съобщения от търговски кораби като предпазна мярка, преди районът подробно да се изследва. Едно съобщение за „буруни“ може да означава и всичко, и нищо. Морето е в състояние много лесно да излъже очите на вахтения и той добросъвестно да докладва за „буруни“, когато всъщност е една чиста зрителна измама, породена от играта на слънчевата или лунната светлина върху повърхността на водата. Но в Тихия океан все още съществуват неизвестни рифове и нито един мореплавател не може да пренебрегне възможността за забелязването на нов риф. Тази точка, означена „буруни“, още не беше изследвана, затова аз трябваше да я приема като опасна, въпреки че преди рифа Мария Тереза, 500 мили на север, нямаше доказателства за заплаха от рифове. Тази точка лежеше точно по моя курс.

Означението „буруни“ на картата породило у мен много особено чувство. Ако яхтата налетеше на риф, на 700 мили наоколо нямаше жив човек, за да ми се притече на помощ. В събота, на 18 февруари, доста се изнервих. Стори ми се, че наблизо има риф. Духаше лек вятър, а в морето се надигна доста силно вълнение. Вълните безредно се сгромолясваха една върху друга, трупача се и образуваха върхове и пирамиди. Огледах внимателно наоколо да не би да се вижда някъде риф. Дори пуснах ехолота, който показва дълбочина, по-голяма от 50 морски сажена. Но той не би могъл да отбележи коралови рифове с отвесни стени, дори съдът да се намира на няколко фута от тях.

В неделя, 19 февруари, непознатият риф — ако изобщо беше риф — се намираше на около 200 мили пред мен. Аз исках да променя курса или на североизток, или на югоизток и да направя около него широк завой, но всеки път, когато се опитвах да сменя посоката, вятърът ми преграждаше пътя, сякаш искаше да ме отпрати обратно към рифа. Нещата се усложняваха и от това, че небето беше облачно. Не можех да направя наблюдение и точно да определя местоположението си. Ужасявах се от евентуално сблъскване. Това не е къс земя, който може да се види от нисък съд като „Джипси Мот“. Невероятно щастие е, ако забележа залетия от вълните риф поне на една миля от него. А нощем и от по-близо. Пък и не можех да стоя на вахта през цялото време. Периодично пусках ехолота, за да разбере

дали ще отбележи плитчини, но той винаги съобщаваше „няма дъно“, което означаваше, че дълбочината надхвърля 50 сажена, за колкото беше разчетен.

Държах секстанта в кокпита да ми е под ръка през цялото време, така че при най-малкия удобен случай мигновено да взема височината на слънцето. И точно преди залеза на 20 февруари успях да уловя в огледалата замъгленото слънце. Изчислих дължината си и разбрах, че съм на шест мили западно от меридиана, който минава през буруните. Но не можах да разбера дали се движа право към тях или по на север. Моите навигационни изчисления показаха, че се движа в посока 20 мили северно от тях, но те не бяха надеждни, тъй като не бях определял местото на яхтата в продължение на 190 мили. Всеки петнадесет минути оглеждах хоризонта с бинокъл. После се стъмни и не се виждаше нищо. Междувременно изминах още девет мили и вече трябваше да се намирам от източната страна на предполагаемия риф, което означаваше, че съм в безопасност. Така и не разбрах, има ли там риф или не. Но най-безопасно е да се приеме, че има.

По това време започнаха пак да ме мъчат спазмите, от които страдах по пътя към Сидней. Малко ме отпуснаха, като изпих чаша морска вода. От Сидней бях взел и таблетки сол. Три пъти опитах да взема от тях, но все ми ставаше лошо. Затова продължих да се лекувам с морска вода. Тя ми действуваше по-добре.

Отново плавах в района на ревящите ширини и забелязах как бавно започва да ме обхваща вялост. Според мен тя се дължи на въздуха, вятъра и климата в Южния океан. Забелязах го още когато за първи път навлязох в тази зона в Атлантическия океан по посока към Австралия. Когато духаше, аз насила правех нещо, и то ако беше особено наложително, а когато беше слънчево не ми се мърдаше. Радвах се, когато нощем трябваше да стана, за да сменя някое платно, защото това оправдаваше по-дългото излежаване на сутринта. От време на време страдах от страшно главоболие: мислех, че е мигрена. Понякога, когато се налагаше да изляза на бака, бях като болен. На 22 февруари, сряда, паднах лошо, но за щастие не се нараних. Вдигах грота и когато дръпнах фала, пълзунът заяде. Дръпнах по-силно, за да го освободя, и той изведнъж поддаде. Фалът се спусна стремително и аз се проснах по гръб. Добре че не си ударих главата. Когато работя на палубата, обикновено с едната ръка се държа здраво за нещо, но този

път, изглежда, с нея съм изправял пълзуна и така съм бил погълнат от работата, че когато се разхлаби, загубих равновесие. Ударих си само лакътя и той доста ме болеше. Като че ли от този момент върху същия лакът започнаха да се сипят удар след удар.

Впрочем имаше и хубави мигове; понякога седях в кокпита на слънце и пиех бира. Всеки път, когато наточвах по половин халба, много се развеселявах. Мислех си: „Не е ли прекрасно да седиш тук и да си пиеш бирата, къпан от божествените лъчи на слънцето и заобиколен от модросиньо море и бледосиньо небе“. Никога не ставаше много горещо, защото от Антарктика духаше южен бриз. Веднъж, както седях в кокпита, аз се опитах да изчисля къде най-близо до мен има човешки същества. В случай че наоколо няма кораб, което беше много вероятно, най-близкото човешко същество се намираше на 885 мили оттук, на островите Чатам. Започна да става студено на сянка, запалих печката в каютата и стана много уютно. Но изживях тежък удар. Отбелязах го в дневника, както следва: „22 февруари, сряда, 19,25 часа. Току-що открих, че са ми останали само четири бутилки джин, които ще ми стигнат за четири седмици. На това плаване джинът е любимият ми концентрат. Смятам, че постъпих много глупаво, като не взех повече. Ще трябва да го разпределя на дажби и — никакъв концентрат за обяд. Можеше да бъде и по-лошо — да нямам никак“.

На 24 февруари се навършиха трийсет години от нашата сватба с Шейла. Денят в Англия започваше в 14 часа местно време и щом прецених, че нашият юбилей вече е започнал, направих няколко снимки от входния люк. Това не беше най-подходящото място за сватбени фотографии, защото се надигаше щорм и „Джипси Мот“ силно се клатеше в разбушувалото се море. Записах в дневника: „Направих две съмнителни наблюдения на слънцето, което се мярна в една пролука сред мрачните надвиснали облаци. Трябва да чакаш цяла вечност, докато го уловиш, и едновременно с това да намериш хоризонта в бушуващия хаос на вълните. А и огледалата на секстанта не бива да се мокрят от пяната. Но денят ще изглежда по-малко мрачен, ако определя местоположението. В каютата трудно можеше да се стои прав и по време на закуската залитнах към печката. Не пострадах, но изкривих рамката. За щастие бях махнал оттам чашата с вряло кафе“.

Колкото и силно да се клатеше яхтата, винаги можех да държа чаша с някаква течност върху примусовата печка благодарение на особената ѝ конструкция и специалната табла под нея. Печката и таблата се люлееха, а таблата изпълняваше ролята на махало. Самата тя беше масивна, но освен това аз винаги държах върху нея кутия с конфитюр, кутия с мед, плоската скара, а често и тежък тиган. Седнал в стола, можех да достигна всеки предмет върху тази табла, можех да вдигам тенджерите или чайника от печката, без да ставам. Подвижно монтираният стол с масичката бяха много добре разположени. От него можех да достигна кранчето за бирата или да взема някоя книга от полицата вляво, която се намираще под сандъчето с кресонова салата и синап. Връзката вестници също ми беше под ръка. Сега си спомням, че имаше и други важни предмети около него: бутилка джин и бутилка бренди в шкафа под примуса; солта, пиперът, горчицата, спиртът и кибритът бяха на една полица отстрани на люлеещата се печка. Тъй като в този стол можех да седя изправен независимо от крена на яхтата, той беше едно от най-сполучливите приспособления на борда. Беше конструиран от Джон Джърд, старши майстор-дърводелец в корабостроителницата на Кампър, и от мен. В момента на падането върху печката, което описах, инклинометърът показва 55° наклон на единия борд, а след това 30° на другия. Записах в дневника: „Бих искал да съм си в къщи при моята скъпа жена. Тъжно ми е, че съм толкова далеч от нея, но такъв е животът. Току-що закусих. По-късно ще пия за нейно здраве. Денят в Лондон започва в 14 часа местно време и трае до същото време утре. Ако щормът продължи, ще почакам до утре, за да отпразнувам юбилея“.

Но не почаках. Реших, че навън е твърде бурно, за да обличам смокинга, но отпразнувах годишнината от сватбата същата вечер. Записах: „Вдигам тост за Шейла с чаша от прекрасното монтраше, което тя донесе от Англия и остави на яхтата. Пожелавам ѝ дълъг живот, здраве и щастие и изказвам дълбоката си благодарност за нашия щастлив трийсетгодишен съвместен живот. Шейла е забележителна, изключителна жена. И аз направих нещо, което се счита неприсъщо на нас, англичаните: пророних една сълза. Животът в тези обстоятелства изглежда такава тънка нишка, че започваш истински да го цениш. Човек започва да цени нещата, които не зачита или подминава, когато

се намира сред хората. Не трябва да ставам прекалено сантиментален. По-добре да се върна към монтрашето“.

Виното ми се услади. Не мога да кажа същото за щорма, но трябва да призная, че на малка яхта по време на щорм се спестяват много усилия. Духа ли щормови вятър, не се занимаваш с почти никакви смени на платна, докато не спре. Приключих юбилея. Излязох да въведа ред на палубата. Притегнах задната шкаторина на генуезкия стаксел, който плющеше на вятъра като флаг, и отпуснах малко шкота. После прихванах с въже спинакер-гика заедно с всички гик-топенанти и обтегачи, за да прекратя виенето на вятъра в тях! Отново сгънах грота, вдигнах трисела един-два фута по-високо, обтегнах предната шкаторина, поставих стойката на грот-гика на палубата и спуснах на нея грот-гика. За да увеличи скоростта, легнах на курс, по-близък до посоката на вятъра. Движех се на $43,5^\circ$ ю.ш., а не исках да се спускам по-южно от четиридесет и петия паралел, преди да променя курса си към нос Хорн.

Щормът продължи седем дни, като ту затихваше, ту се усилваше. Движехме се бързо, но плаването беше трудно. От време на време стрелката на лага се заковаваше на границата от десет възла и оставаше там като че ли цяла вечност, макар че едва ли е било повече от няколко секунди. Когато над обикновеното вълнение се надигнеше някоя огромна стръмна вълна, „Джипси Мот“ се спускаше по склона ѝ. От каютата често усещах надигането на тези стръмни грамади. Отначало се чуваше нисък равномерен рев, а после скоростта на вятъра внезапно отскачаше с 10–15 възла. Тогава яхтата рязко се накланяше на наветрения борд, после — на другия и се обливаше с кипяща бяла пяна. Тези големи вълни налитаха периодично. Състоянието на морето беше почти същото като това, в което „Джипси Мот“ се обръщаше с борд към вълните южно от Австралия. Там, както и тук, в тази безлюдна част на Южния океан, слънцето ярко светеше на небето и белите гребени на вълните искряха в лъчите му. Бурното море изглеждаше почти нереално. Но реветът на вятъра, силното люлеене и шипащите вълни бяха съвсем реални. Озадачаваше ме рязкото накреняване на наветрения борд, преди яхтата да се отметне към подветрения. Не можех да си обясня причината. Според мен вълната тласка кила първо с основата си, а след това върхът ѝ съвсем естествено поваля яхтата на другата страна.

„Джипси Мот“ се държеше добре и не се обръщаше с борд към вълните. При такива условия по пътя към Австралия очаквах с безпокойство обръщане на борд, но след извършеното преустройство в Сидней тя изглеждаше много по-устойчива и по-точно лежеше на курса. Още не можех да повярвам, че преправеният от Уоруик Худ кил толкова много ще промени яхтата. И все пак не исках да поемам никакви рискове и когато скоростта на вятъра надминеше 30 възла, спусках грота. Често опитвах да заснема от кокпита разбунения океан, но щом се приготвех с камерата, се оказваше, че няма нищо особено за снимане, а аз мразя да седя и да чакам. Но щом слезех долу, навън започваха да се редуват серия внушителни гледки на развълнуваното море.

Беше много мъчително да реша дали да сваля грота или да го оставя на мачтата, когато скоростта на вятъра достига пределната величина. Аз исках скорост, но такива решения изтощават нервите, както когато някои участник в океански състезания с яhti се пита дали спинакерът всеки момент ще изхвъркне или може да си позволи да го подържи още малко. Но въпросът с грота беше по-сериозен, защото, ако се откъсне, мачтите са в опасност. В края на краищата реших да сваля грота и слязох долу. Стори ми се, че яхтата е спряла. Всъщност скоростта не спадна много — може би от 7,5 на 6 възла. Сега бях по-спокоен.

На 25 февруари по обяд моята седмица в океана свърши. Седмичният преход беше 1058 мили, а това показваше, че „Джипси Мот“ най-после беше започнала да набира истинска скорост. Бях изминал 3350 мили от Сидней и в полунощ се намирах на половината път до нос Хорн.

Нощта срещу 26 февруари беше особено неприятна — със силни пориви на вятъра и шквалове, които достигаха скорост 40 възла. Плавах с по-малко платна — генуезки стаксел и работен кливер. Те се справяха добре с дадените условия, макар че кренът понякога правеше плаването мъчително. Слава богу, поне не подскачахме и не се тресяхме по вълните. Рано на другата сутрин настъпи затишие. Вдигнах трисела, но се чудех дали вместо него да не вдигна грота. Все пак нямах вяра в това затишие и преди да вдигна грота, реших да изчакам, защото много пъти след вдигането му се е оказвало, че е

трябвало да вдигна трисела. На палубата и в каютата беше студено и аз извадих зимните дрехи.

Денят беше сив. На няколко пъти се проясни, но за кратко време. Беше добре, че вдигнах трисела, защото по-късно през деня вятърът се усили, а подир обяд бързо премина в буря и барометърът рязко спадна. Спуснах кливера и трисела, като оставих генуезкия стаксел. Чудех се дали да сваля и него, докато още беше светло и щормът не се беше усилил.

През нощта се наложи да стана. „Джипси Мот“ с мъка се справяше с вълните само с генуезки стаксел при вятър до 60 възла в час, т.е. пределната цифра на анемометъра. Тъй като скоростта ѝ по вятъра беше 6 възла, това означаваше, че ни духа вятър със скорост 66 възла. При спускането на генуезкия стаксел изпуснах края на фала, вятърът го духна към подветрената страна и той се изпъна като пръчка във въздуха. Единствената ми надежда беше, че когато вятърът спадне, той ще увисне в удобно положение и аз ще го прибера.

При тази операция допуснах две грешки. Първо, в никакъв случай не трябваше да оставям предния триъгълник без платно. Когато подир пладне се появиха признаците на бурята, трябваше да вдигна рифования щормови кливер. Мислех, че по инерция яхтата ще продължи да плава по вятъра с голи мачти, но веднага, щом спуснах генуезкия стаксел, тя се обърна с борд към вятъра и внезапно промени курса си с 90° при скорост на вятъра повече от 60 възла.

Най-после се прибрах долу. След нощната борба бях огладнял. Хапнах консервиран фасул с препечен хляб и канче какао. Това не ми стигна, но от наличните на борда припаси не ми се ядеше нищо друго. Една вълна се разби на палубата и наводни пода на камбуза през затворения люк. Част от нея малко се изля и върху мен. Странно колко относително е всичко! Докато бършех водата, стори ми се, че изведнъж е настъпил пълен щил — вятърът сигурно беше спаднал за миг, но все още духаше със скорост 35 възла! Отново налетяха пориви със скорост 55 възла, но в затишията (всъщност относителни затишия) настъпваше почти пълна тишина. Много странно явление!

На сутринта прибрах фала на стаксела. Краят на въжето се беше заплел между форцага на грот-мачтата, предната шкаторина на щормовия кливер и една ракса. Успокоих се, след като прибрах фала, и се замислих за повече платна. Реших, че не е необходимо. Можех да

отпусна рифования щормови кливер. Спуснах го достатъчно ниско, за да отвържа рифщертите, но докато го вдигах, видях, че съм допуснал груба грешка. Не бях преместил шкота в шкотовия ъгъл на платното и зарифованата преди част започна да плющи на вятъра. Прехвърлих платното, свалих го отново и завързах шкота в шкотовия ъгъл. Това ми отне доста време, а вятърът, който духаше със сила около 9 бала, не само че нито веднъж не утихна, но още повече се усили. Вързах пак щормовия стаксел в мрежата. После пресуших трюма със 73 помпи. Не беше толкова много, като се има предвид какви огромни маси вода се разбиваха върху яхтата. След това се заех с автоматичното управление. Болтът и шплентът, които придържаха крилото към оста, бяха пробили големи дупки в дървото. Реших, че трябва да ги сменя, но се страхувах да не би дървената част да поддаде. Не знаех как да избягна това. Надявах се все пак да издържи. Морето беше бурно и огромните вълни приличаха на талазите при нос Хорн, които бях видял във филмите на Алън Вилиърс и Джон Газуел.

Тези занимания ми отнеха цялата сутрин. На обяд малко си починах и отново облякох палубните дрехи. Качих се на бака да вдигна щормовия стаксел, но върху мен връхлетя порив на вятър със скорост 45 възла. Отказах се от намерението си. В 5 часа след обяд отново се облякох, за да вдигна платното, излязох в кокпита и пак се отказах. Макар в каютата да ми се струваше, че от време на време настъпва затишие, вятърът все още беше много силен и вълнението — голямо. Браздите между вълните приличаха на дълбоки долини. Яхтата страшно се клатеше. Искаше ми се, преди да се стъмни, да вдигна повече платна, защото барометърът се покачваше, и бях сигурен, че тези шквалове скоро ще престанат. Но времето продължаваше да е бурно. От 2 часа следобед средната ми скорост беше 5,8 възла. Единственото платно на мачтите беше щормовият кливер (площ 107 квадратни фута).

В 7 часа беше почти тъмно. По това време не можех да правя нищо друго, освен да си легна и да чета в койката. Вечерта не ми се ядеше, а да седя просто така в каютата не беше приятно. Можех да си позволя само една лампа, иначе щях да изхабя много ток, а мъждукащата светлина ми действуваше подтискащо. Яхтата се клатеше силно и не можех да се занимавам с дърводелски или домакински работи. С големи усилия се задържах да не падна. Цялото

ми внимание беше съсредоточено в това: да не бъде захвърлен нанякъде. При подмятанията яхтата се накланяше 60° на единия и 30° на другия борд. Изразходвах цялата си енергия, за да пазя равновесие. Наоколо се надигаха чудовищни грамади. Когато погледнах през входния люк и видях над фалшборда как една вълна се надигна, аз така се зазяпах, че не се скрих навреме и получих кофа вода.

Газовата печка ми създаваше доста неприятности, защото вятърът запушваше кюнеца ѝ. За да отстраня този дефект, временно преместих коляното на кюнеца заедно с капака на покрива на рубката. Печката започна да работи добре. Почувствувах се облекчен.

Докато на 28 февруари в 08,45 часа попълвах дневника, една голяма вълна завъртя вятърното крило и яхтата се обърна с нос обратно на север. Опънах контролното въже, което бях извел в каютата, за да помагам на рулевото весло, но не можах да върна яхтата на предишния ѝ курс. По-късно открих, че това въже се беше увило около един кнехт на палубата. Светкавично се облякох и върнах яхтата на предишния ѝ курс, но малко по-близо до фордевинд, отколкото беше преди обръщането. Имаше такова страхотно вълнение, каквото никога не бях виждал. Чудовищни маси вода бавно се претъркулваха и „Джипси Мот“ трябваше да плава почти на пълен фордевинд. Автоматичното управление беше в ред; не мога да си обясня как издържа и един час при тези условия. Замислих се какво е най-добре да направя. Излязох на бака и рифовах щормовия кливер. Не се движех по най-желания курс, но сега ме интересуваше само как да се отърва без повреди. И другият фенер на краспицата не светеше. Много неприятно, защото ме оставяше без светлини на мачтите. Нямах хубаво херметическо фенерче; и двете, които носех със себе си, бяха боклуци, а други в Сидней не можах да намеря.

Два часа по-късно навън продължаваше да бушува буря. Не можех да реша дали ще бъде безопасно да се насоча 20° от посоката на вятъра, което ще обезпечи по-добър курс. Но все пак час-два верен курс не е от съществено значение. Най-главното беше благополучно да пристигна. Автоматичното управление два пъти излезе от строя, когато някоя голяма вълна завъртваше яхтата. Трябваше пак да я връщам по курса. Записах в дневника: „Не искам да увеличавам натоварването върху автоматичното управление, без да е наложително. Ще ми се

отвори мръсна работа, ако трябва да го ремонтирам извън кърмата при тези условия“.

Същата вечер записах още: „Моите надежди за хубаво време не се оправдаха. Върху яхтата се сгромолясват вълни като хълмове, но склоновете им за щастие, не са толкова стръмни. На върховете им все още бушуват непокорни гребени и от време на време обръщат «Джипси Мот» на борд. При последното обръщане помислих, че чиниите ще излетят от нишите си. Бих искал да легна на по-добър курс, но по-разумно е да изчакам. В случай че ме настигне някоя огромна вълна, ще е по-добре, ако се движа по вятъра, дори и в посока, обратна на предназначения курс“.

Плувах 30° встрани от посоката на вятъра. Искаше ми се да приближа по-остро срещу вятъра на още 30°, но не се осмелих да тръгна напреки на такива вълни.

[1] В действителност Кук не е опровергал съществуването му, а е допускар, че той се намира много близо до полюса и не може да бъде достигнат от хората. Бел.пр. ↑

ТРИНАДЕСЕТА ГЛАВА

КЪМ НОС ХОРН

През последните седем дни шкваловете ме пренесоха на 1115 мили през океана и престанаха на разстояние 3000 мили от нос Хорн. Започнах да се питам какво ще стане с мен, ако сега задуха щорм от обратна посока? Това се случило с Дрейк, който, след като излязъл от Магелановия пролив, три седмици е плавал с попътни североизточни ветрове. Каква ужасна мисъл! В един часа сутринта на първи март увеличих площта на платната с 300 процента. Седмицата на шкваловете беше свършила. Бях я изкарал само с малкия щормови кливер, който имаше площ 60 квадратни фута. Най-силният вятър, който отбелязах, духаше със скорост 67 възла. Морето винаги беше различно. Най-лошо вълнение се надигна при последния свиреп шквал, когато стръмните грамади заплашително се носеха към яхтата, а по върховете им бушуваше пяна. Не е чудно, че капитаните на клиперите са забранявали на кърмчиите си да гледат зад кърмата. Понякога талазите ми напомняха долини, друг път — движещи се хълмове. „Джипси Мот“ се държеше добре и не се обръщаше с борд към вълните. Аз приех нейния трик да се мята с 60-градусов крен, но това никак не ми харесваше. Веднъж помислих, че съдовете ще излетят от вертикалните гнезда, но само кофата с отпадъци се изсипа и изцапа пода. Вътре имаше черупки от яйца, картофени обелки и чаени листа. Точно в този момент аз бях отворил капака, защото хвърлях боклук.

Вече бях убеден, че „Джипси Мот“ можеше да плава в много бурно време само по вятъра. Стига отпред да няма земя! Сега разбрах защо клиперите са се стремели да достигнат ширината на нос Хорн на 300 мили западно от него.

Този ден изгревът дойде с ясно небе и редки облаци, които предвещаваха хубаво време. Морето още беше развълнувано и на палубата трудно се стоеше. Все пак успях да отделя някои шкотове и фалове. Закачих шкота на генуезкия стаксел и го вдигнах. Само с него и с малкия 60-футов щормови кливер яхтата се движеше по курса с 5,5

възла в час. Разбрах, че тя може да се справи с повече платна, но все още се съмнявах, че шкваловете наистина са свършили, и реших малко да изчакам. Никак не ми се искаше да губя такъв хубав вятър и след около един час отново се облякох и вдигнах бизана. Забелязах, че долният болт, който прикрепяше вятърното крило към оста, се беше разхлабил и затова го смених. Не беше износен болтът, а дървената част, в която влизаше.

При хубаво време на палубата винаги имаше много работа. Трябваше да изпека и малко хляб. Оставих тестото да втаса и излязох да взема обедната височина на слънцето. Когато се върнах, все едно че в него нямаше мая! Още веднъж го омесих и го оставих да втаса, но нищо не стана. Хвърлих го в океана и започнах отначало. За първи път не ми провървя с печенето на хляба, но втората фурна хляб от австралийско черно брашно беше превъзходна.

Ето някои извадки от моя дневник:

01,20 часа. Току-що се върнах от маневри на бака.

1. Занесох подвижната лампа при предната мачта. С нея се работи чудесно. 2. Спуснах работния кливер; въженцето, с което бях удължил края на фала, много улеснява спускането. 3. Смених шкотите на кливера. 5. Вдигнах щормовия кливер. По пътя към кокпита реших, че и без това след един час ще се наложи да намаля площта на платната. Можех да го направя и сега. Върнах се с лампата и спуснах генуезкия стаксел. Когато го свалих, „Джипси Мот“ видимо не намали скоростта си. В каютата се чувствувах много по-удобно. При скорост 6 възла долу почти не се усеща, че се движим. Допълнителната скорост беше примамлива, но мотото на това плаване беше да се пазят силите и яхтата. Моят палубен гащиризон е истинско произведение на изкуството, но отвътре е по-мокър, отколкото отвън. Струва ми се, че вътре се е кондензирала една чаша вода. Освен това вълнената ми фланелка е мокра на ръкавите, а шалът и ризата — около врата. Сега да се заема с вечерята.

07,50 часа. Спуснах трисела и вдигнах грота. Като се движа по вятъра, работата върви по-леко. От мен не се изискват херкулесови усилия, а просто сякаш правя крос в Хайд парк сутрин преди закуска.

19,10 часа. Времето е мъгливо и дъждовно, мъглата е гъста почти като в Северния Атлантук. От пет часа се трудя като пчеличка. Оправих мястото, откъдето течеше под краката на койката ми. Дойде

ми до гуша да вдигам и свалям платна, да ги сгъвам и прибирам в торбите и да се занимавам с автоматичното управление. Какъв вятър ще последва? Дано не промени посоката си и да духне от изток, точно в лицето ми.

22,30 часа. Тъмна, почти черна нощ. Почти пълен щил. Анемометърът показва скорост на вятъра 5 възла, но ми се струва, че истинската му скорост е 2,5.

4 март, 11,55 часа. Използвах слабия вятър, за да мацна малко боя върху възможни цепнатини над краката на койката и на палубата над форпика. Изглежда наплескано и страшно грозно, но по-важно е да замажа пролуките. Целият се оплесках с боя. Изчистих се с газ. Ако разбере къде точно са пролуките, ще мога да ги запуша с достатъчно боя.

14,13 часа. Един албатрос лети на около 10 фута зад кърмата. Нахраних го с остатъци от храната. Изглежда, му се усладиха. Свърших прясното масло. Засега ремонтът на бизан-стаксела излезе сполучлив. Отлично плаване по доста гладко море и хубав вятър. Дано продължи дълго.

19,07 часа. Използвах слабия вятър да направя генерални приготовления под палубата. Ето резултата: проверих батериите и долях вода (беше нужно много малко); батериите са заредени до пълен капацитет; проверих резервоара с прясна вода — всичко е в ред; готвя за пускане рулево сигнално реле; преместих запасните батерии на лага в херметическа кутийка, за да не се навлажнят. Почти стигнах до шкафовете на камбуза, които са в моя списък още от 7 февруари.

20,40 часа. Продължавам да се занимавам с автоматичното управление. При слаб вятър бизан-стаксельът затруднява действието му. Освен това този вятър е променлив: ту духне поривисто, ту затихне до почти пълен щил.

5 март, 00,45 часа. Рулевото сигнално реле работи добре и предупреждава за всяко отклонение от курса, но от него не може да се спи. Нали това пък му е работата — да не те остави да спиш! Не знам какво да направя? Сега държа курс на 155° юг-югоизток при почти чист халфвинд, а това е 40° по на юг, отколкото е нужно. Ако се движа фордевинд, няма да има достатъчно вятър за автоматичното управление. Дали да спусна бизан-стаксела? Май че трябва да го

направя, тогава автоматичното управление ще държи яхтата почти по вятъра. За скоростта не трябва да мисля.

01,30 часа. Ще проверя дали на другия галс няма да е по-добре. Важното в момента е, че яхтата върви при почти пълен халфвинд, без да отхвърля назад платната си. А ако я насоча по вятъра в този почти пълен щил, и това може да се случи. Все пак ще отида да опитам,

02,25 часа. Спуснах бизан-стаксела и го сложих в торбата. Бих искал да сменя галса, но вятърът е много слаб и вимпелът не може да определи посоката му. По-добре е да поизчакам, докато вятърът покаже намеренията си. Топла непрогледна черна нощ, само на изток небето просветлява. Смених галса, писах ли вече?

03,50 часа. Добре че отново не вдигнах бизан-стаксела. Движим се в посока срещу вятъра и той щеше да е неподходящ. Вали дъжд.

06,01 часа. За втори път сигналът за отклонение от определения курс ме буди посред нощ. Вятърът беше променил посоката си и ние се движехме с 45° встрани от курса. Сега идва от североизток и се е усилил до 15 възла в час. Вали.

10,55 часа. Нощес спях на пресекулки; последната дрямка продължи от 08,30 до 09,40 часа. Събудих се, когато навън духаше северозападен вятър със сила 6 бала. После отново се хванах на работа. Първо спуснах грота и положих грот-гика в стойката му. Все още плавах с твърде много платна при насрещен вятър и затова спуснах генуезкия стаксел, а на негово място вдигнах щормовия стаксел. Ръми и утрото е сиво. 100 процента лоша видимост. Вятър от североизток. Надявам се, че пак ще се извърти на север.

11,01 часа. Време за закуска, въпреки че в три часа хапнах консервиран фасул с препечен хляб и горещо какао.

12,30 часа. Все още силно вали, но небето се поизясни. Като че ли слънцето ще пробие тънкия слой облаци. След вчерашното боядисване във форпика, изглежда, има по-малко вода въпреки дъжда и пяната, която пръска от насрещния вятър. Нямахше нужда да се източва. Освен това бялата боя помага да се открият незапълнените процеци. Ще ги открия и ще ги боядисам отново.

16,10 часа. Вятърът стихна. Трябва да вдигна грота, преди да е променил посоката си. По дяволите! След 50 минути имам предаване, а не съм обядвал.

16,38 часа. Вдигнах грота.

17,23 часа. Нямам късмет. Не можах да вляза във връзка по радиотелефона с Буенос Айрес или с Британската антарктическа станция. Предполагам, че е твърде рано. Не мога да стоя с часове на радиотелефона като редовен телеграфист.

6 март, 01,25 часа. Опитах се да намаля ужасното тропане и скърцане на блокове и въжета. Сигурно се дължеше на голямото мъртво вълнение, което клатеше яхтата. Всяка вълна отнема от платната вятъра и силно накланя яхтата.

07,40 часа. Разбуди ме сигналът. Открих, че плаваме 45° от предначертания курс, в посока югоизток. В този почти пълен щил нищо не може да се направи и аз отново задремах. Но когато по-късно хвърлих сънлив поглед на репетира на компаса над главата си, видях, че вече не сме по вятъра, а се носим на североизток! Скочих от леглото и регулирах платната, но нямаше достатъчно вятър, за да задвижи вятърното крило. Днес май няма да има рекорди на скорост.

14,30 часа. След около тричасов щил сутринта задуха източен вятър със сила 6 бала. С все сила препускахме към Южния полюс, затова смених галса. Предположих, че в такова време вятърът ще се обърне по посока на часовниковата стрелка, както стана с източния преди един-два дни. И той наистина се обърна на 10° , след като смених галса. Днес не съм във форма, макар че след един час съм по пладне се чувствавах по-добре. Не мога да издържам, без да спя следобед. Дяволите да го вземат! Ще си пийна, а после ще обядвам.

16,45 часа. Какво става с мен днес? Тъкмо обядвах, когато „Джипси Мот“ се завъртя обратно. Облякох дългата мушама и излязох да я върна на курса. Панталоните и домашните ми обувки подгизнаха в силния дъжд. Вятърът се усили до 30 възла. Спуснах генуезкия стаксел. Но сега пък яхтата не иска да върви само с кливер и бизан. Облякох се пак и вдигнах щормовия стаксел. В този момент вятърът беше стихнал до почти пълен щил и „Джипси Мот“ се блъскаше о вълните с половин възел в час. Трябва отново да вдигна всички платна. Първо обаче ще се опитам да обядвам. Предполагам, че съм попаднал в центъра на малък циклон.

17,20 часа. След затишието „Джипси Мот“ върви сама, с изключено автоматично управление, в западна посока и скорост 3 възла. Виждал ли е някой такова нещо? Аз обаче изядох спагетите и съм готов за бой.

18,45 часа. Или денят, или времето днес ми правят номера. Току-що вдигнах отново генуезкия стаксел на мястото на щормовия стаксел. Очаквах нов порив на вятъра, както стана след обяда. Вместо това вятърът внезапно промени посоката си: от източен стана северозападен. Яхтата не мърдаше. Вдигнах и грота. Докато се занимавах с него, вятърът се завъртя на 40° по часовниковата стрелка, преди да мога да стигна в кокпита. Така че сега плаваме на халфвинд (грубо казано, със северен вятър). Струва ми се, че целия ден се мотая с платната, а доникъде не съм стигнал. Мъгливо е и ръми. Видимост — 500 ярда. Много ми се иска да си пийна, но това мое удоволствие като че ли винаги докарва най-голяма бъркотия на яхтата, а днес ми дойде до гуша да тичам на дъжда по спешни задачи. О, по дяволите! Какво да си пийна?

Имах нужда от една спокойна нощ и хубав сън, затова си легнах в 8 часа и бързо заспах. Но след горещия грог пак не ми се размина: след един час ме събуди шквал. Трябваше бързо да намаля платната. Отново се облякох, като не забравих да си сложа мушамата, защото валеше проливен дъжд, който се стичаше на потоци по палубата. Каква работа ме чакаше! Първо спуснах грота, после бизана и работния кливер. След това вдигнах щормовия кливер и оставих само него и генуезкия стаксел. Легнах си пак, за да се опитам да поспя. Ако се съди по вълната, която се блъсна в яхтата, и по изреваването на вятъра преди това, трябваше да очаквам бурна нощ и може би здраво щях да загазя.

7 март, 03,35 часа. Сега размишлявам дали да спусна генуезкия стаксел или да обърна по вятъра. Скоростта не е много голяма — 5,4 възла. Тревожат ме вълните, които връхлитат откъм борда, но нали още не са толкова силни, че да ме нокаутират.

7,1 часа. Сгреших в преценката си. Вятърът намали скоростта си от 35 на 25 възла. Сега е необходимо да вдигна повече платна. Добре че не спуснах генуезкия стаксел в 03,30 часа. Барометърът методично пада с 3/8 милибара на час. Изглежда, ще връхлети голяма буря. Какво да вдигна? Снощи спях добре, но не ми беше достатъчно, така че ще вдигна трисела, а не грота.

08,30 часа. Положих грот-гика на стойката му и вдигнах трисела. Не беше трудно. Само въжетата се заплитаха в разни предмети по палубата, но това е нещо обикновено... Триселът е най-подходящото

платно в случая. „Джипси Мот“ сякаш се оживи. Струва ми се, че тя се движи със значително по-голяма скорост, отколкото показва лагът, може би с 6,75 възла вместо регистрираните 5,25. Внезапно ми хрумна да проверя батериите на Харис. Оказа се, че те бяха почти изтощени. Ето защо лагът показва по-малка скорост, но изминатото разстояние сигурно е точно. От три дни не съм си определял положението по слънцето. Само вчера ми се удаде да взема една позиционна линия. Ако бях по-чевръст, можех да взема височината му още веднаж и да си определя положението. Обаче, докато взема секстанта от каютата, слънцето се скри зад облаците. Вдигнах и рифовах бизана. Това подобри скоростта и яхтата взе по-добър курс. Още не ми се иска да препусна на югоизток, към нос Хорн.

15,1 часа. Ура, слънцето се показва! Колко ведро изглежда бъдещето в такъв миг! Мъглата, от която се измъкнахме, прилича на бял дим, който бавно се разнася от огън, запален на западния хоризонт. Смених щормовия с работния кливер. Вятърът е попътен, плаването — отлично, макар че не е толкова бързо както при халфвинд.

19,20 часа. След три дни без наблюдения грешката в навигационните изчисления на местоположението беше 21,5 мили по север.

22,20 часа. Спуснах и бизана, и работния кливер. Когато вятърът затихне, ще се окажем с твърде малко платна. Но според мен единственият изход за тази яхта е да се намали площта на платната веднага щом се зададе шквал. Въздухът започва да се завихря, няма изгледи да спре, сигурно ще стане и по-лошо. Вятърът внезапно промени посоката си на 40° и заедно с него ни връхлетяха три вълни. Първата повали яхтата на повече от 65° на единия борд и тя остана в това положение толкова дълго, че аз започнах да се питам дали нещо не ѝ пречи да се изправи. Почаках да се изправи, а после се измъкнах от стола и тръгнах към кокпита да видя какво се е случило. Сега ще направя още един опит да си изям супата. Бях я сложил в термус, за да не изстине.

8 март. Смених галса около 04,15 часа. Изгрев около 04,30. Вълнението е по-благоприятно на този галс. Вълните идват почти откъм кърмата, докато преди бяха често почти на борд. Събудих се около седем часа. Яхтата силно се люшкеше, вълните я подхвърляха и ставаха все по-опасни. С безкрайна неохота станах и се облякох, за да

видя мога ли да направя нещо. Но, изглежда, това беше само една серия зли вълни. Когато станах, се оказа, че се намирам в обичайното вълнение на Южния океан. Духаше вятър със скорост 35 възла. Последва поредица от шквалове с дъжд, като всеки от тях вдигаше по няколко големи мръсни вълни. Скоростта на яхтата се движи между 4 и 8 възла и понякога в каютата става така тихо, че аз поглеждам навън да видя да не сме спрели. Слънцето за малко блесна сред облаците и аз успях да направя наблюдения. Взех височината му шест пъти, но не съм сигурен в тях, защото имаше големи вълни и само бегло зърнах далечния хоризонт. Такива моментални наблюдения водят до неточности. Ще нанеса получените резултати на графика и тя ще ми покаже дали са грешни. Снощи изядох последната ябълка и открих първия гнил грейпфрут. Страхувам се, че яйцата ще се развалят. Моят любим вимпел (тънка лента лек шифон), привързан към един метален прът и закрепен на вятърното крило, беше отнесен от бурята. За мен това е голяма загуба, защото към него поглеждах много пъти на ден. Можех да го виждам от каютата, без да излизам в кокпита. Той ми даваше сведения не само за силата и посоката на вятъра близо до морската повърхност, а така също и за това, колко е натоварено автоматичното управление, ако не се вееше в посоката на вятърното крило.

21,30 часа. Безсмислено е да си лягам рано. Реших да стоя напълно екипиран. Скоро вятърът достигна скорост 30 възла. Вълните пораснаха. Площта на платната създаваше прекалено напрежение за „Джипси Мот“. Тя се накланя на повече от 35°, а когато някоя огромна вълна я удари от страни, ляга в дълбок крен. Докато бях в кокпита, настигна ни една голяма вълна. Забелязах как вятърът рязко се усили и изрева, преди тя да дойде. Причина за това е, изглежда, въздухът, който тази огромна маса измества. Първо ще унищожи една консерва със супа и после, да се надяваме, ще си легна.

При променливи ветрове спях на пресекулки. Аларменото устройство, което четирима работници от корабостроителницата на Келвин Хюз бяха монтирали на яхтата, отново ме събуди. То вдига ужасен шум над койката ми, когато вятърът променя посоката си с 45°. Предишната нощ например ме вдигна от сън три пъти и всеки път трябваше да обличам непромокаемите дрехи, да сменям платна или да

ги регулирам. Нощта беше тъмна като в рог, а утрото — мъгливо. Ръмеше дъжд. Времето ми напомняше Северния Атлантик.

9 март, 11,40 часа. Прекъснах закуската си, за да намаля платната; подветрената страна прекалено често се оказваше под водата. Върху яхтата се оказваше ненужно напрежение. Затова спуснах генуезкия стаксел и кливера и на тяхното място. Вдигнах щормовия кливер. Оставих само него и трисела. Ясен слънчев ден, но вятърът достигна 40 възла и вдига огромни вълни. Обърнах 20° по вятъра, което много облекчи плаването.

12,45 часа. Продължавам закуската, която прекъснах за последен път по обяд, за да взема височината на слънцето. Добре че стана така, защото само няколко минути след това небето се покри с плътни облаци.

Преходът за денонощието е 179 мили. Това е четиридесетият ден от плаването. Изминал съм 5083 мили, а до нос Хорн ми остават още 1604. През последните шест дни поддържам курс право към нос Хорн и сега се намирам на 47°08' ю.ш., която е с 311 мили по-близо до Южния полюс. Тази сутрин облякох зимните си дрехи: вълнена риза, дълги долни гащи и дебели чорапи. Но утрото излезе топло. Докато стоях на бака на слънце, облечен с мушамените дрехи, които не пропускаха въздух, аз просто се сварих от горещина. Довечера ще ми трябва една чаша морска вода, за да предотвратя спазмите.

10 март 05,00 часа. Не си спомням „Джипси Мот“ да е плавала така добре, така безшумно и гладко, почти вертикално във водата и със средна скорост 7,4 възла за осем часа (повече от това при спокойно плаване тя не може да постигне). При това през цялото време не излязох нито веднъж в кокпита. Дано така продължи дълго! Около 08,15 часа направих наблюдения. Беше трудно, тъй като пред слънцето преминаваха сиви облаци, големи вълни скриваха хоризонта, а върху секстанта и очилата ми хвърчеше пяна. За 17 минути взех шест пъти височината на слънцето. Нанесох получените данни на графиката. Очаквах по-голяма разлика: максималното отклонение от средната линия беше само четири минути (което е равно на четири мили).

14,12 часа. Неприятности с мотора. От известно време трудно го палех. Днес след около дваисет опита той избумтя, но не тръгна. Най-после заработи на 400 оборота. Чак след 14 минути и при напълно отворен дросел оборотите се увеличиха. Изглежда, имаше повреда в

помпата за горивото. Трябва основно да прегледам проспекта. Струва ми се доста трудно да се занимавам с техника в такова вълнение. А и вятърът започна пак да вие.

15,30 часа. Когато в тази част на океана вятърът започне да вие, а анемометърът показва скорост 40 възла, значи е време да се намалят платната и да се приготвя за буря. Прекъснах започнатия обяд и спуснах трисела.

Започнах да свиквам с необуздания режим на ветровете в Южния океан. Можех да предскажа с голяма точност, какво ще направи вятърът в следващия момент. Ето какво съм записал на 11 март: „Хващам се на бас, че вятърът ще продължи да се променя по посока на часовниковата стрелка. Нагласих платната и автоматичното управление на 36° северно от курса към нос Хорн. После си легнах и спях прекрасно до седем часа сутринта, без да трябва да мръдвам от койката си. Моята идея ми се отплати щедро и сега яхтата се движи с 10° на север от курса към нос Хорн, след като беше плавала със средна скорост 7,1 възла през цялата нощ.“

Когато на 10 март определих местоположението си, аз открих, че се намирам на 175 мили от мястото, където Майлс Смитън, жена му Берил и Джон Газуел направиха оверкил с яхтата „Цу Ханг“ на 14 февруари 1957 година. Интересно е да се отбележи, че това място се намира на цели 1200 мили от самия нос Хорн. Не само районът на Хорн, но и целият този Южен океан е страхотен. Ако погледнете глобуса, ще разберете защо тази част на океана не прилича на никоя друга в света: тук няма суша, която да сломи силата на вълните в техния непрестанен бяг около въртящата се планета. Това обяснява гигантските вълнения дори и в тих ден. Нищо не може да спре и яростните пориви на вятъра.

Извадките от дневника дават добра представа за моето ежедневие на борда на „Джипси Мот IV“, за безбройните задачи, с които трябваше да се справям, за да използвам всичките й възможности за добро плаване, за непрекъснатото напрежение да предугаждам рисковете на ветровете и морето и да помагам на яхтата в борбата й с този страхотен безлюден океан. Понякога имах късмет. Например в случая с мотора. Като разсъждавах какви са причините за повредата, аз заключих, че в системата за подаване на гориво трябва да е влязъл въздух, когато зареждах батериите. Тогава морето беше бурно

и подхвърляше яхтата насам-натам. За да изкарам въздуха от двигателя, трябваше да продухам цялата горивна система, а преди това да проверя филтъра, помпите за подаване на гориво и т. н. За щастие денят беше тих. Но дори и в тези условия работата отне много време. Открих, че помпата за зареждане беше откъм недостъпната страна на мотора и можеше да се види само в огледало. Трябваше да се провря покрай моята койка, зад мотора и под кокпита. Там, като лежах на хълбок, можех да напипам зареждащата помпа, но я виждах само в огледало. Това беше точно работа за хора, болни от клаустрофобия, защото се налагаше да лежа надолу с главата и нагоре с краката. Изгубих си цялата сутрин. В края на краищата бях удовлетворен, като видях как нафтата цвърка от тръбичката. Уверих се, че системата за зареждане с гориво работи добре, но моторът все още не вървеше както трябва. Изведнъж ми хрумна, че може да има само една причина за повредата — дроселът. Дроселът или прекъсвачът, който спира мотора, трябва да се отваря автоматично, а той се беше затегнал здраво. Разядената от морската вода пружина, която трябваше да го отваря, не работеше. Веднага щом отворих прекъсвача с ръка, моторът тръгна като пърхащо птиче. Като се възползвах от спокойното време, аз продължих да работя и не ядох нищо чак до следобед. Но щом свърших, изпитах огромно удовлетворение, че съм открил повредата и съм я поправил. Това ми отвори апетит. Използвах затишието и изпекох още малко хляб; може би нямаше да имам друга възможност за това, преди да отмина нос Хорн. Въпреки че беше възхитително тих ден, „Джипси Мот“ плаваше три часа със средна скорост 7,7 възла.

По пътя към нос Хорн имах очарователен и неканен гост. Една нощ седях с подвижната лампа на страничната палуба, когато нещо меко и топло (за разлика от студените възета) изпърха в лицето ми и ме стресна. Беше малък буревестник; сигурно замаян от светлината. Аз го вдигнах и го сложих на безопасно място в кокпита. След като свърших работата си, го поставих на задната палуба, откъдето можеше да излети, когато изгася светлините, или да скочи върху вълните, както иска. Това е най-дивото създание, което познавам, но е меко и деликатно и има очарователни маниери. То не напада, а се сгушва в ръката и е толкова малко, че лесно може да се обхване с шепя.

Много се натъжих, когато на другия ден намерих в кокпита птицата мъртва. Изглежда, след като съм легнал, тя се е върнала от

задната палуба. Мислех, че се е наранила по някакъв начин и че може би аз съм виновен за смъртта ѝ. Все пак едва ли бях причината: щях да усетя, ако я бях ударил или настъпил.

Като имах предвид страшните вълни на нос Хорн, взех предохранителни мерки и заковах предния люк. Алън Пейн ми беше приготвил в Сидней дървени трупчета. Той, изглежда, е смятал като мен, че ако големият тежък капак не е закрепен добре, може да представлява опасност в случай на беда.

В понеделник, 13 март, направих великолепен преход. Този път и началото, и край на разстоянието бяха точно определени от надеждни астрономически наблюдения. За съжаление намалих това денонощие с един час, за да компенсирам придвижването с 15° на изток. Оказа се, че за 23 часа съм изминал 191,5 мили. Това прави средна скорост 8,3 възла, а при такава скорост преходът от 24 часа щеше да възлезе на 199,8 мили. Така че дори и да не бях намалил денонощието, аз пак щях да съм с една пета от милята под двеста мили. Тези недостижими двеста мили!

До нос Хорн ми оставаха 937 мили. Само още пет дни като последния и всичко ще е наред! Бях развълнуван.

Вятърът зави отвратително и неистово и това предвещаваше мръсна нощ; от североизток налетя щорм. Той достигна скорост 45 възла. В 03,00 часа записах в дневника, че „току-що съм усетил доста сериозно бордово вълнение“. Не мога да очаквам ударите да намалее, ако не обърна и тръгна на юг. Изчислих, че мога да плавам около 150 мили на юг, преди да стигна границата на ледовете. В последните петнадесет часа вятърът беше променил посоката си с 30° . Ако през следващите петнадесет часа се обърне с още 30° по посока на часовниковата стрелка, при случай че бъда отвлечен на юг и положението стане сериозно, можех да сменя галса и да се отдалеча от района на ледовете, дори това да означава, че трябва да се отдалеча от нос Хорн. С други думи, можех да избягна риска да попадна в капан. След като прецених всичко това, спуснах стаксела и обърнах по вятъра право на юг. Записах в дневника: „Сякаш съм на някаква ливада, толкова е тихо. За съжаление в момента се движа на курс запад-югозапад, но се надявам, че няма да продължи дълго. Получих една баня в кокпита, но непромокаемите дрехи, които купих в Сидней, ме предпазиха сух. Сетих се навреме да си спусна ръката. Придобил съм

лошия навик да се държа с една ръка за бизан-мачтата на равнището на главата си и естествено, когато в това положение ме облее някоя вълна, ще ми напълни целия ръкав. Отвратителен вятър... Водата, която се стича от мокрите мушамени дрехи и през люка, поне измива каютата, а това друг път едва ли ще се случи“.

Не се наложи да плавам дълго време на юг. В 08,00 часа морето и вятърът утигнаха и аз вече можех да завия 60° встрани от посоката на вятъра. Продължаваше да вали и видимостта беше лоша. Долу отвсякъде капеше вода. Моят курс все още беше насочен твърде остро на юг, но аз можех да остана на него и през следващите 30 часа, преди да достигна южната граница на маршрута. Ръцете ми бяха премръзнали. Изпих един горещ ром с лимон.

В 17,00 следобед вдигнах грота. Изчислих, че през последните 24 часа съм вдигнал и спуснал 12 платна. Имах чувството, че е минала цяла вечност от времето, когато се безпокоях да не би вятърът и вълнението да ме принудят да плавам на фордевинд и да ме отнесат сред айсбергите. Всъщност това беше само преди четиринайсет часа. В полунощ попаднах в щил и гъста мъгла, толкова гъста, че се виждаше как се носи на талози през кокпита. Намирах се на 54° ю.ш. и на 750 мили от нос Хорн. Колко е странно точно на такова място да останеш без вятър!

Бях обзет от някакво неудържимо нетърпение. Хранех надежди, че ще мога да заобиколя нос Хорн без буря, че хубавото време, което имах на 15 март, когато ми оставаха 700 мили до носа, ще се задържи. Използвах всеки миг: укрепвах всички съмнителни места и вършех безброй дребни работи по палубата. Беше прекалено хубаво, за да е истина.

В четвъртък, 16 март, най-после взех височината на слънцето, за пръв път след три дни и 390 мили плаване. В дневника записах: „Надух се като пуяк, когато открих, че разликата между резултатите от навигационните изчисления и местоположението, определено по астрономическите наблюдения, е само 3 мили в разстоянието и 2,5 мили в посоката. Надявам се да получа подобен добър резултат и ако се залутам в пролива Дрейк и остана два-три дни без наблюдение на слънцето, но там, разбира се, теченията са много силни“.

Тази вечер най-после се свързах с Буенос Айрес по радиотелефона. Робърт Линдли, кореспондент на „Сънди Таймс“, прие

моето съобщение. Той ми каза, че Британската антарктическа станция на Фолклендските острови също улавя моето радио, но аз не успях да се свържа с тях. Записах: „Чувствувам се изтощен, но и много доволен, че успях да предам съобщението. Странно е, че в Буенос Айрес и Фолклендските острови ме чуват ясно, а аз не мога да доловя и една пета от това, което ми говорят. Разбрах, когато от Британската антарктическа станция ми казаха, че няма ледове северно от 67° ю.ш. Предполагам, че това се отнася само за района на нос Хорн, а не за моето сегашно местоположение. Дори и да е така, това е чудесна новина“.

На 17 март записах в дневника: „Ако можеше на нос Хорн всичко да е така: гладко море, възхитително плаване, освежителен въздух, ясно слънце и закуска, която не помня да ми се е услаждала някога повече от тазсутрешната: грейпфрут, пържени в масло картофи и бъркани яйца с подправки, две филии хубав черен хляб, намазани с масло и конфитюр. И накрая горещо кафе“. Климатът може да е подобен на средиземноморския, но все пак се намираме в Южния океан. Около един час, след като описах в дневника разкошната закуска, откъм наветрената страна се надигна зъл шквал. Небето беше ясно, морето — синьо, но той все пак ми напомни, че е необходима постоянна бдителност. За щастие шквалът скоро отмина.

Обземаше ме все по-голямо нетърпение и аз непрекъснато следях пътя си по картата. Движихме се с тежък, бавен ход. Можех да увелича скоростта, ако вдигна по-голям кливер, но тогава трябваше да го влача от форпика и през главната каюта в галюна да го измъкна в кокпита, а оттам да мина през цялата палуба до носа, защото предният люк беше закован с подпорите на Алън Пейн. Тази мисъл не ме привличаше. И без това в района на източните ветрове в Южния океан затишията и леките въздушни течения често се редуват с щормове. Реших да мина с поставените вече платна.

Преди много седмици бях влязъл в двубой със слънцето, като се мъчех да заобиколя нос Хорн, преди то да пресече екватора в северна посока. Когато бях още на 442 мили от Хорн, слънцето се намираше на 1°21' южно от екватора. Това прави 81', които са равни на 81 морски мили, а слънцето се движеше с една минута (една миля) в час. Аз плавах 5,5 мили в час и считах, че ако запазя тази скорост, ще го изпреваря с около 3,5 мили.

Великолепните царствени албатроси, както винаги съм си ги представял (не онези дребните по пътя за Австралия), представляваха вълнуваща гледка. Един от тях имаше изключително мощни криле и обичаше да идва за остатъците от храната. Пазех ги за него и щом ги изхвърлех, той ги грабваше мигновено, а после продължаваше да кръжи ниско над яхтата, сякаш молеше за още. Мислех си, че моите вегетариански останки много го разочароват. С приближаването към нос Хорн започнаха да се появяват китови птици или приони. Не ги бях виждал цяла вечност. Те са прелестни същества, грациозни като гълъби, а се вият като лястовици. Наблюдавах ги винаги с голямо удоволствие. Работата на борда продължаваше. В моя дневник е отбелязано: „Голям глупак съм. Само се разтакавам с този бизан-стаксел. След спинакера той ми създава най-много неприятности. При определен курс наистина може много да увеличи скоростта, но понякога ми се струва, че нарочно си играе с мене. Незабравима ще остане борбата ми с него в продължение на два часа, когато горях от нетърпение да поддържам бърз ход. Първо го вдигнах, но се оказа, че не може да стои, защото вятърът веднага стана насрещен. Свалих го, сложих го в торбата и го прибрах в кърмовото помещение. Докато превивах гръб над платното, вятърът промени посоката си и когато се изправих, условията бяха идеални — за какво мислите... за бизан-стаксела! Малко се начумерих, но после реших да направя още един опит, извадих торбата и изпълних цялата операция отново. За кратко време платното се справяше добре, но променливият вятър много затрудняваше работата му. Автоматичното управление изобщо не можеше да поддържа яхтата по определения курс“.

В 22,25 часа тази вечер (17 март) точно преди да си легна, написах реквием за деня: „Отново съм на първо квадратче. Пет часа се опитвах да овладеея яхтата с вдигнат бизан-стаксел, но не успях. Изглежда, че е въпрос на запазване на равновесие. Въпреки че при петвъзлов вятър се държеше добре, щом той се покачи на 12 възла, тя измени курса си с 90°. Най-после се предадох, защото се нуждаех от сън, и спуснах проклетото платно. Сега като че ли по-устойчиво вървим по курса. Лека нощ“.

Тази нощ остана паметна за мен и с друго — като си легнах, съблякох работните дрехи.

На другия ден, събота, 18 март, бях възбуден като ученик в края на учебния срок, който с нетърпение чака кога ще го разпуснат. Въпреки променливия вятър и всички неприятности с бизан-стаксела преходът за предишния ден съвсем не беше лош — 163 мили, което означаваше, че ми остават само 302 мили до стария Човекоядец. Изчислих, че съм само на 100 мили от остров Ноар на входа на пролива Кокбърн, където Джошуа Слокъм преживял своето най-голямо приключение сред Млечния път.^[1] Островите Диего Рамирес, към които се бях насочил, се намираха на 249 мили пред мен. Страшно ми беше необходимо да направя наблюдение на слънцето, за да проверя местоположението си. Небето обаче беше облачно и имаше съвсем малък шанс слънцето да се покаже, макар че държах за всеки случай секстанта в кокпита.

Следобед се опитах да засека радиомаяците на Ушайа или Пунта Аренас, които единствено имах възможност да използвам, но не успях. Опитах още веднаж към седем и нещо вечерта и наистина успях да взема пеленга на Пунта Аренас. Надявам се да не е точен, защото според него се оказвам в западния край на Магелановия пролив. Следващият пеленг беше още по-несполучлив, защото ме постави източно от нос Хорн! Но все пак бях открил вълната на маяка на Пунта Аренас, която се оказа съвсем различна от тази, дадена в наръчника на адмиралтейството. На сутринта можех да направя още един опит. Дневникът ми за този ден завършва така: „Нагласих аларменото устройство да сигнализира при отклонение 45°. Най-добре ще е да си отспя тази нощ, защото едва ли ще мога да спя утре, когато минавам през всички тези острови“.

[1] Млечният път се нарича група безчислени скали и скалисти островчета близо до Огнена земя, на северозапад от нос Хорн. Джошуа Слокъм в своята първа самотна обиколка с шлюпа „Спрей“ през март 1896 година бил отвлечен обратно към нос Хорн от един страхотен ураган, след като достигнал Тихия океан през Магелановия пролив. Той прекарал ужасна нощ сред скалите и буруните на Млечния път. Ето как я описва в своята книга „Сам около света“: „Това беше най-голямото морско приключение в живота ми. Бог знае как оцеля корабът ми“. Той добавя: Великият естественик Дарвин е наблюдавал този пейзаж от борда на „Бигъл“ и написал в дневника си: „Всеки

сухоземен човек, който види Млечния път, ще сънува кошмари една седмица след това“. Тук би трябвало да се добави „както и всеки моряк“. ↑

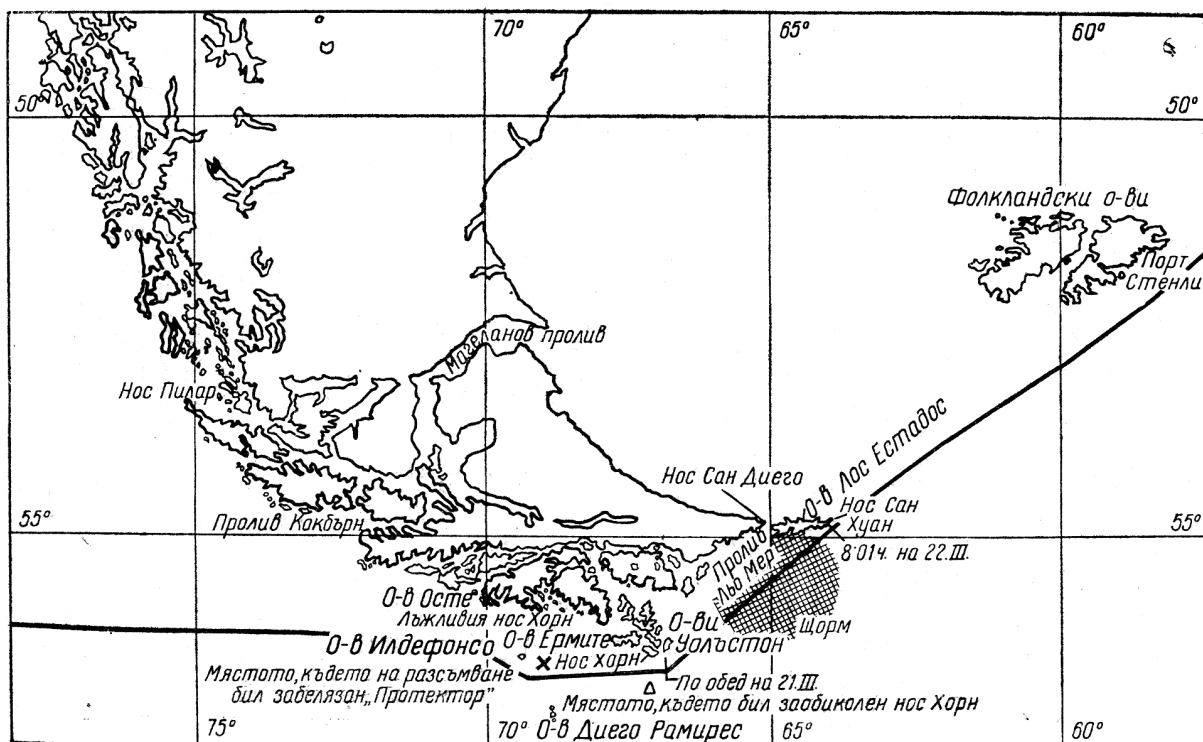
ЧЕТИРИНАДЕСЕТА ГЛАВА

ОКОЛО НОС ХОРН

Когато се подготвях за плаването, доста се рових в разни документи и стари вахтени дневници. От тях разбрах с каква уникална слава се ползват сред всички морета в света водите, миещи нос Хорн. Те имат тази слава, откакто ги познава човекът или още от времето, когато Дрейк установил, че между нос Хорн и Южните Шетландски острови на север от Антарктика съществува пролив, който сега носи неговото име.

Нос Хорн е остров или по-скоро връх на остров; масивна скала, която се издига на 1400 фута. Това е най-южната точка на Южноамериканския континент, в която се срещат Атлантически и Тихи океан. Защо нос Хорн има такава лоша слава? Опитах се да отговоря на този въпрос в книгата си „По пътя на клиперите“.

„Преобладаващите ветрове в ревящите ширини между четиридесетия и шестдесетия паралел са западни и по правило силни. Около нос Хорн например бушуват щормове със сила 8 бала веднъж на четири дни през пролетта и веднъж на осем през лятото. Ветровете по природа са лениви; не обичат да се катерят по върховете на планините, ако могат да ги заобиколят. В Южна Америка се намира една от най-големите планински вериги в света — Андите, които преграждат пътя на западните ветрове по протежение на 1200 мили — от 35° ю.ш. до самия нос Хорн. Всички тези мощни ветрове се устремяват към пролива Дрейк между нос Хорн и Южните Шетландски острови, които лежат на 500 мили по на юг. Нормалните западни ветрове минават през това дефиле и се смесват с бурните яростни малки циклони, които се спускат по склоновете на Андите. Същото става и в обратна посока с по-редките източни ветрове, които духат, когато областта с ниско налягане се намира северно от нос Хорн.



Колкото до вълните, преобладаващите западни ветрове пораждат течение в източна посока, обикалящо целия свят със средна скорост 10–20 мили на денонощие. Честите щормове разбиват това течение на много потоци, но в крайна сметка пак се обединяват в едно, насочено на изток. Източните ветрове могат да блокират това течение, а дори и да го върнат в обратна посока, но преобладаващият поток, който тече на изток, понякога достига скорост 50 мили в денонощие. Както и при ветровете, тази велика река в океана е принудена да мине между Южна Америка и Южните Шетландски острови. Това само по себе си ѝ придава бурен характер.

Има друг фактор, който много засилва вълнението, и това е континенталният шелф между нос Хорн и Шетландските острови. Той заставя огромните океански вълни да се разбиват в буруните. Подобна гледка може да се види в Борнмут, когато вилнее щорм и вълните се разбиват о брега, с тази разлика, че тук вълните са високи не 4 фута, а около 60.

И още нещо усложнява нещата. Всеки, който е излизал под платна от Солент покрай нос Нидълс при отлив и шестбалов вятър, знае каква

отвратителна къса и стръмна вълна се вдига. Яхтите там потъват ту с кърмата, ту завират нос във вълните и загребват вода с бордовете. Същото нещо става при нос Хорн, когато духне източният вятър и започне да препречва пътя на течението покрай носа, само че в гигантски мащаби.

Каква големина достигат тези прословути вълни? В Южния океан още никой не ги е измерил точно, но от известно време вече океанографите мерят вълните в Северния Атлантук. Британският институт по океанография е изобретил инструмент за измерване на височината на вълните, който се използва от метеорологичните кораби в Атлантика. Наскоро такъв инструмент, чиято скала е разчертана за 60 фута, е регистрирал вълна, превишаваща този предел. Височината ѝ е била определена на 69 фута, т. е. повече от пететажна сграда. Един американски параход в южната част на Тихия океан е докладвал, че е срещнал вълна, висока 112 фута. Байън Грънди, който плаваше с мен на «Джипси Мот II», ми разказваше, че бил в Южния океан на един голям китобоен кораб и срещнали вълна, която според него била висока 120 фута. Л. Дрейвър от Института по океанография уверява, че според теорията на вероятностите и отборния метод при вълнение със средна височина 30 фута на всеки 300 000 вълни може да се очаква една, която превишава тази височина четири пъти, т. е. да бъде 120 фута.“

Не вярвам Дрейк изобщо някога да е видял нос Хорн. До нас са останали две описания на неговото плаване. Едното от неговия корабен свещеник на „Златната кошута“ Франсис Фречър, а другото от португалския щурман Нуньо да Силва, когото Дрейк е пленил заедно с кораба му близо до островите Зелени нос в началото на плаването. Очевидно да Силва е придружавал Дрейк доброволно, от чист интерес към авантюрите в непознатото Южно море, защото, когато освободил останалите пленници, да Силва останал при него. Като съпоставим разказите на Фречър и на да Силва за плаването на Дрейк, можем щогоде да възстановим общата картина и съм убеден, че Дрейк никога не е заобикалял нос Хорн. Той е дрейфувал на запад-северозапад в продължение на 14 или 21 дни (разказите са противоречиви по отношение на времето). Веднага щом североизточният вятър престанал, той обърнал обратно и в продължение на седем дни плавал по вече изминалия път. Стигнал е до островите Диего Рамирес, където хвърлил котва на дълбочина 20 сажена, на един оръдеен изстрел от сушата. В

лоцията на адмиралтейството се посочва място за закотвяне източно на един от островите, срещу централната му част. Там дълбочината достига 16 сажена, а дъното е пясъчно. Убеден съм, че Дрейк изобщо не е видял нос Хорн, но е открил островите Диего Рамирес. Той е наблюдавал бурното течение, идващо от Атлантическия океан по време на североизточните щормове, и правилно е заключил, че там някъде има пролив, който свързва Атлантическия и Тихия океан.

Аз се стремях да мина между островите Диего Рамирес и Илдефонсо и да заобиколя нос Хорн от юг, на 40–50 мили южно от него. Исках да мина далеч, защото по нещо ми напомня Портлънд Бил в Ламанш. Колкото по-близо минаваш край него, толкова по-бурно става морето, особено когато вятърът е срещу приливно-отливното течение. Водата, отклонена от скалистия нос, ускорява движението си и се стреми да го заобиколи. Континенталният шелф още повече усилва течението, тъй като същият обем вода трябва да мине през препятствие с двойно по-плитко дъно. Същото е и при нос Хорн, само че тук бушуващите води се простират 40 мили на юг вместо на 6 мили. И докато при Портлънд Бил 40-възлов вятър ще вдигне шестфутови вълни, то при нос Хорн ще бушува вятър с 80 възла и ще вдига 60-футови вълни.

В полунощ срещу 19 март вече приближавах сушата. Намирах се на 134 мили от островите Илдефонсо и на 157 мили от островите Диего Рамирес. Най-близката суша, прославена от Джошуа Слокъм, беше на входа на канала Кокбърн. Тя се намираше само на 75 мили на североизток. От четиридесет часа насам барометърът упорито падаше. Станах и излязох в кокпита, за да проверя ще мога ли да зърна земя пред себе си. Валеше силно. На повече от сто ярда наоколо огромните талази фосфоресцираха с примамно бяла светлина. Разпенените гребени и кипящата пред носа пяна бяха бляскаво бели. Килът оставяше по повърхността на водата следа, която се извиваше като опашка на комета, дълга 50–100 ярда. Помислих си, че ще бъде голям късмет да мога да забележа земя на разстояние от 300 ярда. Положението ми щеше да бъде доста сериозно следващата нощ, ако през деня не видех суша. При такова време едва ли щях да успея да направя астрономически наблюдения. А теченията в този район бяха толкова силни, че не можех да разчитам на определеното от предишния ден местоположение, след като не бях вземал земни ориентири, откак

напуснах Порт Джексън. Ами ако съм допуснал някаква системна грешка в наблюденията си? Така или иначе от тези разсъждения нямаше никаква полза. Знаех, че трябва да имам доверие в навигационните си изчисления както винаги досега.

В 09,22 часа на другата сутрин успях да взема височината на слънцето. Оказа се, че съм на около 40 мили югоизточно от най-близките скали в района на Огнена земя. Намирах се на 77 мили западно от островите Илдефонсо и на 148,5 мили от нос Хорн.

Далеч на север се беше струпала голяма, почти черна в долния си край облачна маса и аз предположих, че тя лежи над Дарвиновите планини на Огнена земя. Не се виждаше никаква земя, въпреки че най-близката суша се намираше само на 50 мили. Сега пред мен стоеше голям проблем — накъде да се насоча? Моят курс на 78° щеше да ме отведе в залива Бъф на остров Мортън, който се намира на 15 мили северно от Илдефонсо. Но аз по всяко време можех да сменя галса, защото вятърът се беше обърнал и духаше на северозапад. Проблемът беше следният: ако продължа в посока към островите Илдефонсо и нос Хорн, който лежеше почти на една линия с тях, щях ли да ги приближа след 11 часа, т. е. в 22 часа тази вечер или три и половина часа след стъмване. Това беше прекалено рисковано, защото, ако завали дъжд или сняг, нямаше да съм в състояние да видя островите, дори да стигнех в непосредствена близост до тях. Бедата беше в това, че ако се отклонях от островите Илдефонсо, трябваше да се справям с групата Диего Рамирес. Курсът към тази групичка скалисти островчета лежеше само на 22° (два румба) на юг от Илдефонсо. На тези острови няма светлини и са населени само един сезон от годината.

Беше ясно, че не трябва да стигам островите по тъмно. Тук, в района на нос Хорн, теченията бяха силни и в хубаво време достигаха до 22 мили на денонощие. Движеха се в различни посоки, а при щорм скоростта им се увеличаваше до 50 мили в денонощие. Местоположението на яхтата, което бях определил в 09,30 часа сутринта, изглеждаше правилно. И все пак не бях сигурен в моите астрономически наблюдения, защото последният ми земен ориентир беше Сидней, т.е. 6575 мили назад. За нещастие бях допуснал груба грешка при определяне на местоположението си по слънцето в деня, преди да разбере, че съм направил големия преход от 217 мили за денонощието. Можех да избягна и двете групи острови, като сменя

галса и се насоча на югоизток. Тази тактика беше безопасна, но щях да се отклоня много от курса си и затова бях категорично против нея. Мъчех се да намеря разрешение в такъв маршрут, който да ме прекара през островите без произшествия.

По пладне вятърът внезапно промени посоката си и аз се оказах на североизточен курс. Смених галса. После слънцето се показа измежду плътните облаци и взех височината му. Наблюдението ми даде ширината и аз бях много доволен. Тъкмо нанесох на картата най-подходящия курс, когато вятърът само за няколко секунди смени посоката си от североизток на юг. След още няколко минути се превърна в щорм със сила 9 бала. Един по един спуснах грота, кливера и генуезкия стаксел. Вдигнах щормовия кливер и реших, че е достатъчен за момента. Записах в дневника: „Дано тази прословута добра видимост, която следва след промяната на вятъра, се окаже вярна! Страшно ми се иска поне да зърна тези острови“. Дотогава плавах право към островите Илдефонсо, но сега реших, че е дошло време да сменя посоката и да се насоча между двете островни групи. Когато легнах на новия курс, вятърът идваше косо на борд, затова освен щормовия кливер вдигнах и щормовия стаксел. През последните един-два часа барометърът внезапно се беше покачил с 6,5 милибара. Надявах се, че вятърът няма да продължи да се мести в югоизточно направление, което щеше да ме постави в много неприятно положение. До 21,00 часа тази вечер вятърът на няколко пъти беше утихвал до 15 възла, но това беше придружено с периодични пориви, достигащи скорост от 36 възла. Вдигнах по-голям стаксел. И все пак в промеждутъците на шкваловете скоростта на яхтата с двете единствени предни платна беше едва 4 възла. Реших, докато не се отдалеча от скалистата и прославена с шквалове суша, да се примиря с това положение.

През последните седем часа до полунощ барометърът се беше покачил с 9,5 милибара. Навън беше малко просветляло: различавах морето от небето.

Ако навигационните ми изчисления бяха правилни, в момента минавах на 18 мили южно от островите Илдефонсо, а на разсъмване трябваше да мина на 12 мили северно от островната група Диего Рамирес. Беше толкова тъмно, че нямаше смисъл да стоя на вахта, затова нагласих аларменото устройство да ме предупреди при рязка

промяна в посоката на вятъра и навих будилника да ме събуди на разсъмване. Бях уверен в навигационните си изчисления и си легнах да спя. Известно време лежах в тъмното, а яхтата препускаше в черната нощ. Обичах да си мисля, че най-добре ще е за мен да летя с главата напред към опасностите (на „Джипси Мот“ лежах с краката напред). Но все едно, страхът не ме напускаше. Какво ще стане, ако се ударя в скалите? Дали яхтата ще се разпука от първия потресаващ удар и ще започне да се троши на парчета в подводните рифове? Ако успея да стигна до спасителната надувна лодка по средата на палубата, щях ли да мога да я развържа в тъмното и да намеря бутилката със сгъстен въздух, за да я надуя? В края на краищата заспах, и то непробудно.

Слънцето изгря в 05,00. Беше студено, сиво утро. Вятърът отново се беше обърнал откъм югозапад, а барометърът не мърдаше. Наоколо не се виждаше нищо освен море, както и трябваше да се очаква. Океанът беше сравнително спокоен и аз реших да се насоча право към нос Хорн. Отказах се от идеята си да минавам на 40 мили южно от него, за да избягна евентуалните щормове и бурните води наоколо му. Реших да вдигна трисела. Мисълта, че с вдигането му поемам в североизточен курс, много ме развълнува, защото обръщането в северна посока означаваше обръщане към дома. В този момент се намирах на 40 мили от нос Хорн.

Изскочих в кокпита и бях поразен от присъствието на кораб на около половин миля от мене. Бях уверен, че ако на света има място, където няма да срещна кораб, то това е районът на нос Хорн. Веднага щом се свързах от смущението си, прецених, че щом е боядисан изцяло с тъмносива боя, корабът трябва да е военен и че не е изключено да е „Протектор“ от британския военно-морски флот. В първия момент всичко това ми изглеждаше магия, но после поразмислих и разбрах, че предишната вечер на кораба са хванали моето съобщение по радиото до Буенос Айрес. В него казвах, че се стремя да мина между две групи острови и ще плавам през нощта съвсем сляпо. Военният кораб просто беше застанал по средата между двете островни групи и ако моите навигационни изчисления бяха верни, то аз трябваше да плавам право срещу него. Спуснах се долу и повиках „Протектор“ на вълна 2182 килохерца. Веднага ми отговориха. Обещах им да се обадя пак, след като вдигна трисела.

Щом приключих с платното, аз се спуснах долу, но се позабавих. Свързах се с „Протектор“, само че това ми отне много повече време от необходимото: едва чувах какво говори радистът. Беше мъчителен разговор, при това ясно чувах няколко други станции на сушата, отдалечени по на 7000 мили! След разговора закусих, без да бързам, после направих записки в дневника, проучих картата, обмислих бъдещата си тактика и т.н. Докато закусвах, една голяма вълна заля яхтата и напълни кокпита почти до половината. Повече от петнайсет минути водата не можа да изтече от него. Към края на закуската вятърът беше достигнал скорост 40 възла. В 09,00 излязох на палубата, спуснах трисела и генуезкия стаксел и оставих вдигнат само кливера. Докато се занимавах с платната, една голяма вълна подхвана „Джипси Мот“ и я обърна на борд. С други думи, яхтата се оказа напреки на вълните. Добре че бях на палубата, за да освободя автоматичното управление и да я върна обратно на курса. Исках да хвана румпела и за да не си намокря краката във водата, която нахлу на дъното на кокпита, стъпих на седалката. Огледах се и съвсем ясно видях нос Хорн. Той се издигаше от морето като фунийка черен сладолед. На северозапад от него силуетът на остров Ермите сивееше в небето.

В 10,43 часа записах в дневника: „Смятам, че се намирам източно от стареца Хорн, но не мога да взема пеленг, без да изляза в кокпита. Добре направих, че не си съблякох мушамените дрехи. Навън вилнее щорм с повече от 50 възла в час“.

В 11,15 часа взех пеленг от нос Хорн и вече категорично можех да кажа, че съм го отминал. През последните пет часа бях изминал 39 мили със скорост 7,4 възла, така че предполагам да съм го минал в 11,07 часа. Но в онзи момент няхах нито време, нито желание за такива навигационни подробности. Още преди да стигна носа, започнах да чувам познатия приглушен рев на вятъра; той се усилваше и морето бързо се набраздяваше от големи вълни. Вълнението се дължеше предимно на това, че заобикалях носа само на 7,5 мили южно от него. Отново започнах да чувствавам пристъпи на морска болест, но ме налегна и необичайна вялост и апатия към каквото и да е. Исках единствено да ме оставят на мира, особено хората. Проклинах „Протектор“, задето виси под носа ми. Той се държеше толкова устойчиво на вълните, че на палубата му можеше да се играе бiliarд.^[1] Точно тогава в небето забръмча и някакъв самолет. А ако има на света

място, където очаквах да бъда сам, това беше районът на нос Хорн! Освен това този самолет ме изпълни с лоши предчувствия. Не мога да кажа защо, но ми се струва, че всеки стар летец има почти инстинктивен усет за летящите в небето самолети. Помислих си, че този ще падне и ще се разбие във водата. Как, по дяволите, щях да спася екипажа и пътниците в това време? Опитах се да измисля начин за спасение, но гаденето ми пречеше да мисля и аз се почувствувах страшно успокоен, когато самолетът изчезна.^[2]

Десет минути след пладне записах: „Опитах се да мина за малко умен и сега съжалявам, както обикновено. Излязох да наглася «Джипси Мот» да плава по-остро срещу вятъра. Исках да се придвижа на север на завет до сушата“. Мислех си, че ако мога да се изместя малко по на север, ще намеря убежище в подветрената страна на остров Хорн и на островите северно от него. На вълните обаче не им хареса, че се насочвам косо през тях, и докато бях в кокпита, една водна грамада го напълни до половината. В резултат на това трябваше отново да се преоблека и да върна „Джипси Мот“ на предишния курс. Минах точно по границата на заслонената от вятъра страна на нос Хорн, където вълнението беше най-голямо.

Все пак вятърът бавно променяше посоката си и аз методично се приближавах към курса, който щеше да ме изведе на остров Лос Естадос. За съжаление вятърът промени посоката си на югозапад и аз останах без каквато и да било закрила откъм сушата. След като „Протектор“ си замина (един и половина часа след пладне), в морето се надигнаха едни от най-яроствните вълни, които съм срещал през време на плаването.

„Протектор“ ни задмина, направи завой пред носа на „Джипси Мот“ и си отиде, а аз останах с едно празно чувство на безнадеждност и самота. Човек изпитва много по-голямо напрежение, когато за кратко време зърне кораб, пълен с хора, в такива трудни условия, отколкото ако е сам. Тази гледка само подчертава уединението, защото помага на човек да осъзнае невъзможността да получи помощ в случай на нужда. Странното беше, че не изпитвах никакво задоволство от заобикалянето на нос Хорн: сякаш това беше нищо и никакъв маркировъчен знак, един от многото, покрай които съм минавал по пътя от Австралия.

Преди „Протектор“ да отплува, бушуваше наистина страшно вълнение. Вълните пет пъти напълниха кокпита. Беше необичайна

гледка, когато ръчките за дросела и инструментите за мотора, поставени по средата на фалшборда в кокпита, се оказваха под водата. Но това вълнение се оказа детска игра в сравнение с бурята, която налетя след три часа. Анемометърът регистрира вятър със скорост 55 възла, но аз се съмнявам в точността на прибора при силни ветрове. Дори и да духаше с 55 възела в час, ако се добавеше скоростта на яхтата от 8 възла, общата скорост щеше да възлезе на 63 възла или 11 бала сила на вятъра. Вълнението беше много по-яростно, отколкото можех да очаквам при такъв вятър, и представляваше страхотна гледка.

Автоматичното управление не можеше да държи яхтата по курса, затова отидох на кърмата да огледам състоянието му. Открих, че оста, съединяваща вятърното крило с рулевото весло, отново е изскочила от гнездото си. Опитах се да го закрепя с фабричния шплент, но не можах да го вкарам с ръка и затова го заместих с обикновен.

Мисля, че особената ярост на морето се дължеше на местоположението ни в периферията на континенталния шелф. На няколко мили откъм левия борд дълбочината беше само 50 сажена, а на няколко мили надясно достигаше 2300 сажена.

Все пак до 16,30 часа вече бях имал едно-две затишия, които безкрайно ме ободриха. Опасявах се, че ще се наложи през цялата нощ да стоя с въжетата за автоматичното управление в ръце. Това бяха спомагателните въжета, които прекарах в каютата, за да помагам на автоматичното управление, когато не можеше да се справи с някое евентуално обръщане на яхтата на борд към вълните.

В 17,37 записах в дневника: „Категорично затишие; вятърът не реве и не вие; скоростта му е намалела до 25–30 възла. Дано това продължи по-дълго! Неприятното при тези щормове е, че загубвам апетит точно когато се нуждая от най-много храна. Следобед, когато «Протектор» отплава, наблюдавах грандиозни картини на бушуващото море, но просто ми е неприятно да се захвана да ги фотографирам. Фотографията изглежда съвсем низко занимание пред тази величествена проява на природните стихии“.

Държа курс на североизток към източния край на остров Лос Естадос. „Джипси Мот“ плаваше бързо, въпреки че носеше щормовия кливер, и то рифован. Общата площ на платната беше само 60 квадратни фута, което никак не е много за една осемнайсеттонна яхта. Вятърът се беше обърнал откъм югозапад. По-късно научих, че като се

разделяли с „Джипси Мот“, на борда на „Протектор“ някой казал, че скоростта на вятъра била 100 мили. Това според мен е невярно, но шест часа по-късно наистина попаднах в яростен щорм. Сякаш нос Хорн ми показваше какво може, стига да иска. Анемометърът може да регистрира скорост само до 60 възла, а като прибавим към това скоростта на яхтата от 6 възла, общата скорост възлиза поне на 66. Но ми се струва, че в отделни пориви скоростта му достигаше 75, а порядко и до 85 или 100 мили. Ревящи грамади се мятаха покрай бордовете, а откъм кърмата върху мен налитаха разпенени гребени. Бях благодарен на бога, че можех да бягам пред щорма и пред вълните. Боях се само вятърът да не измени отново посоката си и брегът да се окаже на подветрената страна. Този щорм беше много по-силен от щорма, който обърна „Джипси Мот“ в Тасманово море, и дори да се наложеше да спра яхтата и да легна на дрейф, нямаше да мога да го направя. Най-страшното ставаше на мръкване. В настъпващата тъмнина вълните изглеждаха просто ужасяващи. Признавам, че малко се поуплаших.^[3]

Страхът обаче не трае дълго. Легнах си и заспах. Събудих се след два часа, беше един часа след полунощ. Забелязах, че батериите на лага са се изтощили и ги заредих, но не съобразих, че е отчитал грешно. Това можеше да има сериозни последствия. Записах в дневника: „Яхтата ужасно се люлее. Едва се държа прав в каютата. Вятърът все още е много силен, от 23 до 33 възла в час в най-спокойните периоди“.

Барометърът престана да пада. Как можах да не открия веднага грешката в лага? За три часа плаване той показваше преход само от 8,8 мили. А цялата сутрин се бях движил с 8 мили в час! В 22,00 часа достигнах точката, определена от навигационните изчисления според данните на лага. Курсът ми беше изток-североизток и щях да мина близо до източната страна на остров Лос Естадос. На картата пред мен се очертаваше обширно свободно пространство. Според навигационните изчисления източният нос на остров Лос Естадос се намираще на 85 мили по курса. Преходът изглеждаше толкова лек, че аз не му обърнах особено внимание.

В 04,40 часа сутринта смених галса, защото вятърът се променяше и тласкаше „Джипси Мот“ на север-североизток. Записах в дневника: „Ръцете ми вкоченяха. С мъка си закачам палтото и едва държа писалката“. Все още духаше силен вятър, повече от 60 възла в час. Открих, че многострадалното вятърно крило се заплита в бизан-

бакцага. Закрепих го с едно парче въже. Ето защо автоматичното управление се държеше така странно по време на щорма! Изпих чашка ром, за да се сгрея, и записах в дневника: „Чувствувам се като пияна кокошка, въпреки че не знам как може да изглежда една пияна кокошка. Все пак ромът беше чудесен. Когато се движим право по вятъра и яхтата не се клати, става тихо като в църква. Гладен съм: от два дни само два пъти съм ял солидно, през останалото време се подкрепях с какао или мед с лимон. Да не би въглеродният окис на газовата печка да ми действа така зле? Сигурно, когато големите вълни заливат яхтата, в кюнеца прониква солена вода и затова пламъкът от време на време гори с жълт вместо със син цвят. От един ден насам ме мъчи главоболие. Дали печката не е причината, защото при щорм се образуват вихрушки и димът се връща обратно в каютата“.

В 05,30 часа наоколо не се виждаше нищо. Работех на кърмата доста продължително време. Но не успях да съзря нищо. Огладнях и започнах да приготвям закуската. Хвърлих поглед в илюминатора на левия борд и настръхнах. Погледнах през люка и се изплаших до смърт: на по-малко от 10 мили се простираше голям скалист остров, който вече почти бяхме отминали. Според моите изчисления остров Лос Естадос трябваше да се намира поне на 35 мили пред мен. Дали през нощта течението не ме е отнесло близо до Огнена земя? Ако това е така, то аз се движех по посока на остров Лос Естадос, който се оказа на подветрената ми страна при вятър със скорост 40 възла. Взех три пеленга на носа, който „Джипси Мот“ отминаваше, и изчислих, че се намирам на седем мили от него и скоростта ми е 8,8 възла. От момента, в който бях забелязал земята, стоях като закован на входа на каютата, вирах се напред над рубката и държах румпела. Скоро носът щеше да остане на 5 мили откъм левия борд. Трябваше да определя къде се намирам. Закуската отиде по дяволите. За щастие слънцето се показа право по носа на яхтата. Наблюдението на слънцето щеше да ми даде позиционна линия, която да покаже колко съм се отклонил към брега. Извадих веднага секстанта и се залових за работа. Носът стремително приближаваше. Хълмовете, които се виждаха зад него, бързо се превръщаха в планини и се носеха покрай мен, сякаш пътувах с влак. Рядко съм правил наблюдения и изчисления за толкова кратко време. Исках да запазя спокойствие, за да не сгреша. Нанесох на картата позиционната линия. Оказа се, че отминавам източния край на остров

Лос Естадос. Не можех да повярвам на очите си. Проверих отново изчисленията — грешка нямаше.

Въпреки че в първия момент не ми се вярваше, когато разгледах внимателно картата и проверих навигационните изчисления, всичко излезе много просто. От моето обедно положение близо до нос Хорн аз бях изчислил курса, според който трябваше да мина на 5 мили от източния край на остров Лос Естадос. В действителност минах на 7. Разстоянието, което трябваше да измина, беше 140 мили и ако бях изчислявал времето според моята сутрешна скорост от 7,4 възла, то, за да достигна този нос, ми трябваша 19 часа. С други думи, щях да стигна там в 07,00 часа във вторник сутринта. Всъщност аз пристигнах в 8 часа и една минута. Бях се забавил, защото през нощта вятърът намаля и „Джипси Мот“, която все още беше само с щормови кливер, забави ход. Моят пропуск се състоеше в това, че не бях обърнал внимание на изтощените батерии на лага, а индикаторът на разстоянието несъмнено показваше грешно. Ето защо мислех, че се движа много по-бавно, отколкото в действителност е било. Това недоглеждане ми е напълно ясно. Бях развълнуван и смутен от присъствието на военния кораб, от разговорите, които трябваше да водя с него, а също и от самолета, за който се тревожех да не падне. Когато те си отидоха, се почувствувах уморен, напрегнат и страшно самотен. Отгоре на всичко имах пристъпи на морска болест, а по-късно ме връхлетя и ураган, така че пропуснах да взема предвид неточността на изминатото разстояние.

Остров Лос Естадос вече беше останал назад и изчезваше в мъглата. Чак сега почувствувах, че наистина съм заобиколил нос Хорн и се нося сред безкрайната шир на Атлантическия океан. Най-последно ми олекна. Това е същото чувство, за което пишат и моряците от клиперите: веднъж да заобиколиш нос Хорн, по-нататък океанът ти се струва като езеро.

Продължавам разказа от дневника си:

21 март, 11,56 часа. Все още бушува голямо вълнение. Слава богу, движим се по вятъра. Когато яхтата се обърне с борд към вълните, попада под техните яростни удари. Сега пред мен стои проблемът, дали да тръгна на север и да мина западно от Фолклендските острови или да продължавам по сегашния курс в североизточна посока и да ги заобиколя от изток. Очевидно по-подходящ е вторият вариант, защото вятърът сигурно ще духне откъм запад и сегашният курс в

североизточна посока ще означава плаване по вятъра. Ще мога освен това да си почина до сутринта. Утре трябва да гледам внимателно, за да забележа остров Бошен. Преди това ще стегна вятърното крило, което се превърта всеки път, щом някоя по-голяма вълна се сгромоляса върху кърмата. Уморен съм до смърт! Тези щормове нямат край: шум, непрекъснати усилия да търся нещо да се хвана, да пазя равновесие, да чакам следващия тласък, на това отгоре — липса на апетит, непрестанно люшкане, лош сън. Преместих часовниците с един час напред.

14,20 часа. Открих, че болтът, който придържа вятърното крило към оста му, се е отскубнал. С големи мъки сложих друг. Слава богу, успях да спася крилото въпреки шестбаловия вятър. Вероятно краят на болта се е извадил отдавна и затова ми правеше тези мръсотии. Чудно как издържа страшните удари в разбушуваното море. Взех височината на слънцето, поставих щормовия стаксел и вдигнах по-високо щормовия кливер. Само с двете платна ние се тързим безмълвно със скорост 5 възла. Смятам да не вдигам други, докато морето не се успокои. Пуснах мотора да зареди батериите. Използвах пусковия шнур, което рядко правя при нормални условия, и ето още нещо интересно: моторът заработи веднага. Таблото с инструментите, ръчката на дросела и лостът за скоростната кутия пред очите ми бяха престояли почти четвърт час в морска вода и това явно не им беше за пръв път, но моторът тръгна без никакво колебание. Невероятно, но факт. Време е за обяд.

18,5 часа. Бурята свърши. Времето е чудесно. Вече наистина съм сигурен, че най-сетне съм заобиколил нос Хорн и след няколко минути ще го отпразнувам с бутилка шампанско. После ще си поспя. Имам нужда. Яхтата плава с недостатъчно платна, но ще почака. Между впрочем, когато в 16,07 часа по Гринвич на 20 март заобиколих нос Хорн, спечелих и състезанието със слънцето, но само с 15,275 мили — разстоянието, което не достигаше на слънцето, за да пресече екватора.

22 март, 01,20 часа. Отново глупава история. В 7 часа вечерта заспах дълбоко. Събудих се точно преди полунощ и открих, че се движим на юг, и то с добър ход! Вятърът беше променил посоката си, но аз не знаех кога. Дано е отскоро! Добре поне, че се отдалечавах от опасните Фолклендски острови. Как можах да пропусна да поставя аларменото устройство! Сега трябва да нанесе на картата курса от

остров Лос Естадос. В какво състояние се намирах сега, може да се разбере от това, че откакто напуснах нос Хорн, не бях нанасял курса по картата, нито бях изчислявал денонощния преход. Оказа се, че той е 160,5 мили от обяд до обяд, и то само с щормовия кливер. За да възстановя картината в изчисленията до сегашния момент, установих две условни положения: едното — че съдът се е обърнал обратно, когато съм заспал, а другото — когато съм се събудил. Направих веднага поворота фордевинд и се доближих до предназначения курс. Всичко стана, както трябва, въпреки че главата ми беше още замаяна от съня. Опитах да се справя с положението, без да си слагам спасителното въже, но бях забравил за щаговете с лостовите обтегачи. Така че по средата на поворота трябваше да си нахлузвам нагръдника и да отида напред, за да откача щаговете. Колко ми беше нужен поне един дванайсетчасов дълбок сън! Корабът и всички тези разговори по телефона ме бяха изтозили докрай. След петдесетдневно мъчително плаване съвсем сам в Южния океан нос Хорн трябваше да бъде само мой. Това може да звучи налудничаво, но петдесет дни самота са достатъчно голямо основание.

22 март, 01,20 часа. Отново глупава история. В 7 часа вечерта заспах дълбоко. Събудих се точно преди полунощ и открих, че се движим на юг, и то с добър ход! Вятърът беше променил посоката си, но аз не знаех кога. Дано е отскоро! Добре поне, че се отдалечавах от опасните Фолклендски острови. Как можах да пропусна да поставя аларменото устройство! Сега трябва да нанесе на картата курса от остров Лос Естадос. В какво състояние се намирах сега, може да се разбере от това, че откакто напуснах нос Хорн, не бях нанасял курса по картата, нито бях изчислявал денонощния преход. Оказа се, че той е 160,5 мили от обяд до обяд, и то само с щормовия кливер. За да възстановя картината в изчисленията до сегашния момент, установих две условни положения: едното — че съдът се е обърнал обратно, когато съм заспал, а другото — когато съм се събудил. Направих веднага поворота фордевинд и се доближих до предназначения курс. Всичко стана, както трябва, въпреки че главата ми беше още замаяна от съня. Опитах да се справя с положението, без да си слагам спасителното въже, но бях забравил за щаговете с лостовите обтегачи. Така че по средата на поворота трябваше да си нахлузвам нагръдника и да отида напред, за да откача щаговете. Колко ми беше нужен поне един

дванайсетчасов дълбок сън! Корабът и всички тези разговори по телефона ме бяха изтозили докрай. След петдесетдневно мъчително плаване съвсем сам в Южния океан нос Хорн трябваше да бъде само мой. Това може да звучи налудничаво, но петдесет дни самота са достатъчно голямо основание.

След като написах всичко това, за да предам чувствата си в тези ранни часове на деня, реших да оставя яхтата да върви по курса и да си поспя. Лежах в койката до 9 часа, после станах и отпуснах рифованата част на щормовия кливер. Надявах се, че допълнителната площ на платната ще направи яхтата по-устойчива. Това наистина стана и скоростта дори се увеличи малко. После се замислих за закуска и с голямо огорчение разбрах, че бях свършил всичкия черен хляб. Вместо с препечени филии закусих райвита с масло и конфитюр и много ми се услади. Но аз обичам домашния си черен хляб и затова след закуска изпекох още една фурна. Наложих се да дам на албатросите останалата част от кекса на Лорна (прекрасния кекс, който Лорна Андерсън ми беше дала в Сидней, беше стоял прекалено дълго и беше гранясал). Седемте албатроса, които следваха „Джипси Мот“, бяха възхитени от него. Те продължаваха да се въртят само на 20–30 фута зад кърмата на яхтата с явното желание за още нещо, но аз нямах какво да им дам.

Непрекъснато валеше. Видимостта намаля до една миля и нямаше никакви изгледи за наблюдение на слънцето и проверка на курса. Реших да заобиколя остров Бошен с достатъчно голям радиус. Следобед изчислих, че съм минал по края на плитчината Бърдууд (минималната дълбочина 25 морски сажена). Яхтата доста си изпати, когато върху нея се разбиха няколко големи вълни с широки бразди. След този бурен участък морето стана сравнително гладко, без големи бразди. Когато по-късно прегледах изчисленията си, открих, че сме минали по края на плитчината около обяд и сме продължили по нея до самия край. Това съвпаднаше съвсем точно с момента, когато морето се успокои.

Курсът ми беше насочен на североизток, сред безбрежната шир на Южния Атлантук. Пътят ми грубо следваше бреговата линия на Южна Америка, която се намираще на 850 мили. На 500 мили откъм десния борд лежеше остров Южна Джорджия. След това в продължение на 1600 мили пред мен се разстла обширното пространство на Южния Атлантук. После щях да отмина остров Тринидат, който оставаше на 500 мили откъм левия борд. Действуваше ми успокоително

увереността, че няма да налетя на подветрен бряг в бурно време. Колкото повече се отдалечавах от нос Хорн, който без друго се оказва пренаселен, толкова по-добре се чувствавах. Сега можех да почина.

Легнах си рано и прекарах седем и половина часа в койката: прекрасен сън, който не пречи на навигацията. Събуди ме моят ужасен будилник — спазмата — и станах. Беше малко преди 5 часа сутринта. Барометърът продължаваше да пада и аз записах в дневника, че много ми се иска да бъда далеч на север, в случай че болката ми е предвестник на буря. Морската карта, издадена в САЩ, не показваше голям процент намаление на щормовете преди 45° ю.ш. Дванайсет процента от ветровете между 50 и 45° ю.ш. са щормовете в сравнение с девет процента във вятърната сянка на Фолклендските острови и двайсет и шест процента в района на нос Хорн. Считах все пак, че получавам някаква закрила от Фолклендските острови, които се намираха на 80 мили откъм наветрената страна.

Вместо да връхлети буря, сутринта на 23 март времето се оправи и аз отново вдигнах всички основни платна — за първи път от цяла вечност. Вятърът беше стигнал до лек бриз със скорост 14 възла: слънцето сияеше, морето беше синьо и барометърът започна да се качва. Окуражих се и без да си обличам палубното облекло, излязох. Оказа се, че съм сгрешил. Лекият ветреца беше ледено студен и режеше дори през вълнения ми пуловер.

Денят завърши с омайна звездна нощ, почти пълна луна и нито едно облаче на небето. Легнах си и се помъчих да си спомня кога съм виждал за последен път такова небе, но не можах да си спомня нито една такава нощ през цялото плаване. Уви, моето радостно очакване за слънчево, безметежно плаване не се сбъдна. Заспах с мисълта, че трябва да извадя големия генуезки стаксел, за да движи яхтата в предстоящите слаби ветрове, а се събудих от северозападен щорм. Наложих се да сваля всички платна с изключение на работния кливер. Слънцето продължаваше да грее и това действуваше ободряващо, но въздухът режеше от студ и ръцете ми така премръзнаха, че с мъка вписах в дневника поредната бележка.

Свалих платната, слязох долу и закачих мокрите от пяната палубни панталони до входния люк. Не исках водата, която се стичаше от тях, да оплеска пода на каютата. За съжаление една огромна вълна

зая яхтата и през люка право в панталоните ми се изля цяла кофа вода. В бурно време просто никога нищо не е в ред.

Този ден (24 март) морето здравата ме блъскаше, но вълните не бяха нито високи, нито стръмни. И барометърът не спадна много. Реших, че се намирам в североизточния край на отминаващ циклон. Следобед воят на вятъра загуби силната си писклива нотка, която може да извади човек от равновесие, и премина в някакъв нисък, бучащ рев. Морето си остана бурно и аз изчаках до вечерта, за да вдигна генуезкия стаксел. Направих си хубава вечеря с два горещи рома, две глави лук, изпържени с кутия консервиран боб, и сок от ананас. Докато се наям, разбрах, че платната не са достатъчни, а съвестта ми ме караше да вдигна грота. Но аз нямах никакво желание да се занимавам с него след такава вечеря и реших, че бизанът ще свърши работа, докато съмне. Вдигането на бизана изисква само една десета от усилията, нужни за грота. За щастие бизанът наистина веднага промени хода на яхтата. Вместо да залита по вълните, тя започна леко да препуска. След щормата настъпи възхитителна лунна нощ; беше чудно да седиш на палубата под лунната светлина, а яхтата да те носи бързо по живото море.

Тази вечер предадох мислите си в поредното радиосъобщение: „Сякаш най-после съм се събудил от страшния кошмар на плаването през Южния океан. Има нещо призрачно и ужасно да гледаш как се разбиват тези огромни талози и да слушаш вятъра да пищи. Започваш да се чувствуваш безпомощен пред непреодолимата, безпощадна сила, която с грохот се нахвърля върху теб, и това чувство десеторно се увеличава, когато човек е сам. До вчера все още ми се струваше, че се намирам във вятърната сянка на нос Хорн. Продължаваше да е влажно, сиво и студено, а вятърът духаше с всичка сила. Вълнението не беше толкова свирепо, но страшно ми се иска да премина северно от петдесетия паралел без друга буря“.

В шест часа на другата сутрин аларменото устройство прекъсна тежкия ми сън. Изключих го, но все пак спазмата ме принуди да стана. Утрото беше прекрасно, но много студено. Смених курса и тръгнах по вятъра. Можех да изнеса кливера на рея, но вятърът беше много близо до точката за поворот фордевинд, затова оставих нещата както си бяха и зачаках момента за поворота.

Когато правех навигационните си изчисления тази сутрин (25 март), открих, че съм пресякъл петдесетия паралел около полунощ.

Капитаните на клиперите, особено на калифорнийските, са считали това за изключително важно събитие и винаги са броели времето за заобикаляне на нос Хорн от 50° ю.ш. в Тихия океан до 50° ю.ш. в Атлантика. В Тихия океан пресякох петдесетия паралел на запад от нос Хорн в нула часа на 12 март, а в Атлантика — в нула часа на 25 март. Това прави 13 дни!

Разстоянието, изминато през седмицата на заобикалянето на нос Хорн, беше 1106,5 мили. Това прави средно по 158 мили на денонощие или 6,58 възла в час. „Джипси Мот“ изминаваше над 1000 мили седмично вече пети път поред. За 35 дни бяха изминати 5230,5 мили, което средно прави по 149,4 мили на денонощие. Тези разстояния, естествено, са изчислявани по права линия — от едно до друго обедно положение — и не включват лавиранията и отклоненията.

[1] Очевидно на борда му не всичко е било така спокойно, както изглеждаше. Един от редакторите на Ройтер, Майкъл Хейс, е бил на кораба и после писал в специалното издание на „Футбол мънтли“: „Палубата на патрулния кораб «Протектор» от Кралската флота се люлееше и подмяташе по вълните. Аз стоях на нея и наблюдавах на 400 метра разстояние една страхотна картина. Прозрачните вълни с цвят на зелена бутилка се издигаха във величествени грамади и хлътваха в дълбоки долини, извисяваха се, претъркаляха се с тътнеж и затихваха, за да покажат ужасната необузdana сила на природната стихия. Вятър с 50 мили в час шибаше вълните, отсичаше пенестите им бели гребени и пръскаше във въздуха ледената пяна. Оловносиви облаци премрежваха бледото слънце на хоризонта и се носеха по небето толкова ниско, че ми се струваше, че мога да ги стигна с ръка. Термометърът показваше 43° по Фаренхайт, но вкочаняващият вятър ме прерязваше през подплатеното полярно облекло като с нож, а солената пяна хвърчеше във въздуха и ме удряше в лицето с пареща ярост“. ↑

[2] Това беше самолетът, с който Мърей Сейл от „Сънди Таймс“, Клифърд Лутън и Питър Бегин от Би Би Си тръгнали да търсят „Джипси Мот“. Той бил пилотиран от бившия капитан от чилийските въздушни сили Родолфо Фуенсалида. Мърей Сейл писа в „Сънди Таймс“ от 21 март: „Полетът, който направихме, за да го фотографираме в най-опасната точка от неговото плаване, беше едно величествено и ужасно преживяване. Излетях от Пуерто Уйлямс —

малка чилийска военна база и същевременно най-южното населено място в двете Америки. Когато самолетът набра височина, за да намери пролука в планините на остров Осте — най-големия от групата на нос Хорн — пред мен се разкри изключителна гледка. Зелени ледници се свличаха от високите и покрити със сняг Дарвинови планини в Южния океан. Когато прелетяхме през проливния дъжд над остров Хорн, аз на няколко пъти зърнах шибаната от вълните сива пирамида, обкръжена от бяла пяна. Южно от нос Хорн в източна посока се носеха дългите сивозелени талази с бели хребети. Над главите ни вятърът гонеше черни облаци, а на една-две мили пред нас облаци и морето се сливаха в черна, непрогледна пелена от дъжд по посока към полюса. Първо разпознах «Протектор», който се люлееше върху огромните вълни близо до яхтата. После видях покрития със сол корпус на «Джипси Мот». Тя напредваше с клатушкане в океана, който неспирно бягаше под нея. Моят чилийски пилот, капитан Родолфо Фуенсалида, смело ни спусна на височина 60 фута и отвятата от вълните пяна взе да бръска предното стъкло на самолета. Все пак имах време да разпозная Чичестър в кокпита на яхтата. На пръв поглед той безгрижно се подготвяше за смяна на курса по дългия път към дома. Когато моят пилот разклати крилетата на самолета за поздрав, ние бяхме наградени с едно приветливо махване. «Миу hombre!» — каза пилотът, което аз свободно превеждам: «Какъв човек!» Когато се мъчехме да се проврем през планините по обратния път, попаднахме в силна буря, а над Магелановия пролив единият мотор отказа да работи. Аз нямах особено желание да повтарям такъв полет, но гледката на безлюдния океан, дъжда и храбро порещата вълните «Джипси Мот» заслужаваше да се види“.

[3] Клементс в книгата си „Циганинът от нос Хорн“ пише: „Един зимен щорм близо до подветрен бряг е съкрушителен за нервите. Но в морето при нос Хорн не е така. Човек просто тържествува пред появата на такава поразяваща сила и такава съвършенство. Самата смърт в такива условия изглежда нещо незначително“. Според мен такива неща може да се пишат на спокойствие и сигурност, седмици след като човек е изживял срещата с вълните на нос Хорн.

ПЕТНАДЕСЕТА ГЛАВА В ПРОСТОРИТЕ НА АТЛАНТИКА

Отминах Фолклендските острови и вече бях по пътя на клиперите сред просторите на Южния Атлантук. От милиони години тук почти нищо не е променено. Човек изпитва особено възмущение, като стои сам и гледа този още първобитен живот на Земята.

В неделя на 26 март написах: „Последни новини! Днес по пладне преполових пътя!“ Бях изминал 7634 мили от Сидней, а според моите изчисления разстоянието по пътя на клиперите до Плимут беше също 7634 мили. Започнах да нанасям по картата на Южния и Северния Атлантук различните курсове за плаване, които се препоръчваха в адмиралтейския справочник „Световни океански линии“ за март, април и май.

По радио Буенос Айрес получих следното съобщение от Джайлс: „Добре се справяш, но не се отпускай“. Шегобиец! А една журналистка от „Сънди Таймс“ пък ме попита:

— Какво ядохте за първи път, след като заобиколихте нос Хорн?

Отговорих:

— Настоявам да не ми задавате въпроси и да искате интервюта, защото ми разваляте романтичното настроение. Става ми лошо, като си помисля, че имам радиосеанс. Страхувам се, че вече няма да имам желание да изпрацам полезни съобщения. Може би това се дължи на моята самота през тези 58 дни. Не се чувствавам същият както, ако водех чиновнически живот. Мисълта ми е заета само с плаването и яхтата. Радио-сеансите и без това изискват голямо напрежение. Интервютата ги правят непоносими. Не искам да ви обиждам, но се надявам, че ще ме разберете.

Намирах се в участък със слаби ветрове и имах нужда от големия генуезки стаксел, но той все още беше недостъпен във форпика, защото бях заковал люка. В понеделник, 28 март, на разсъмване имаше изгледи да духне бриз. Реших да помъкна голямото платно през цялата яхта и от кокпита да го кача на палубата. Тъкмо свърших тази работа и

вятърът се усили на 15 възла в час. Обърна се откъм носа и аз малко неохотно прекратих операцията с генуезкия стаксел. Закусих. По средата на закуската разбрах, че повече така не може: вятърът отново беше утихнал, утрото беше ясно, морето — спокойно. Прекъснах закуската, отидох на палубата и вдигнах голямото платно. Каква голяма разлика! Оставих го така през целия ден. Вечерта вятърът се усили и аз пак го спуснах. Когато плаваше срещу вятъра (без значение с каква сила), „Джипси Мот“ се справяше по-добре без „генуезеца“.

Извадих картите за Атлантика и със съжаление открих, че нямам щурманска карта за Северния Атлантук.^[1] Освен информацията за средните ветрове и времето към всеки маршрут тези карти са препълнени с други интересни сведения. Щурманската карта много ми липсваше, но човек не може да не забрави нещо, като тръгне на такова дълго плаване. Въпреки че по-голямата част от пътя щях да мина през април, реших да следвам пътя, който „Световни океански линии“ препоръчваха за март в Южния Атлантук. Той щеше да ме отведе 700 мили по на изток, отколкото курсът за април, но според мен той беше по-подходящ за малка яхта.

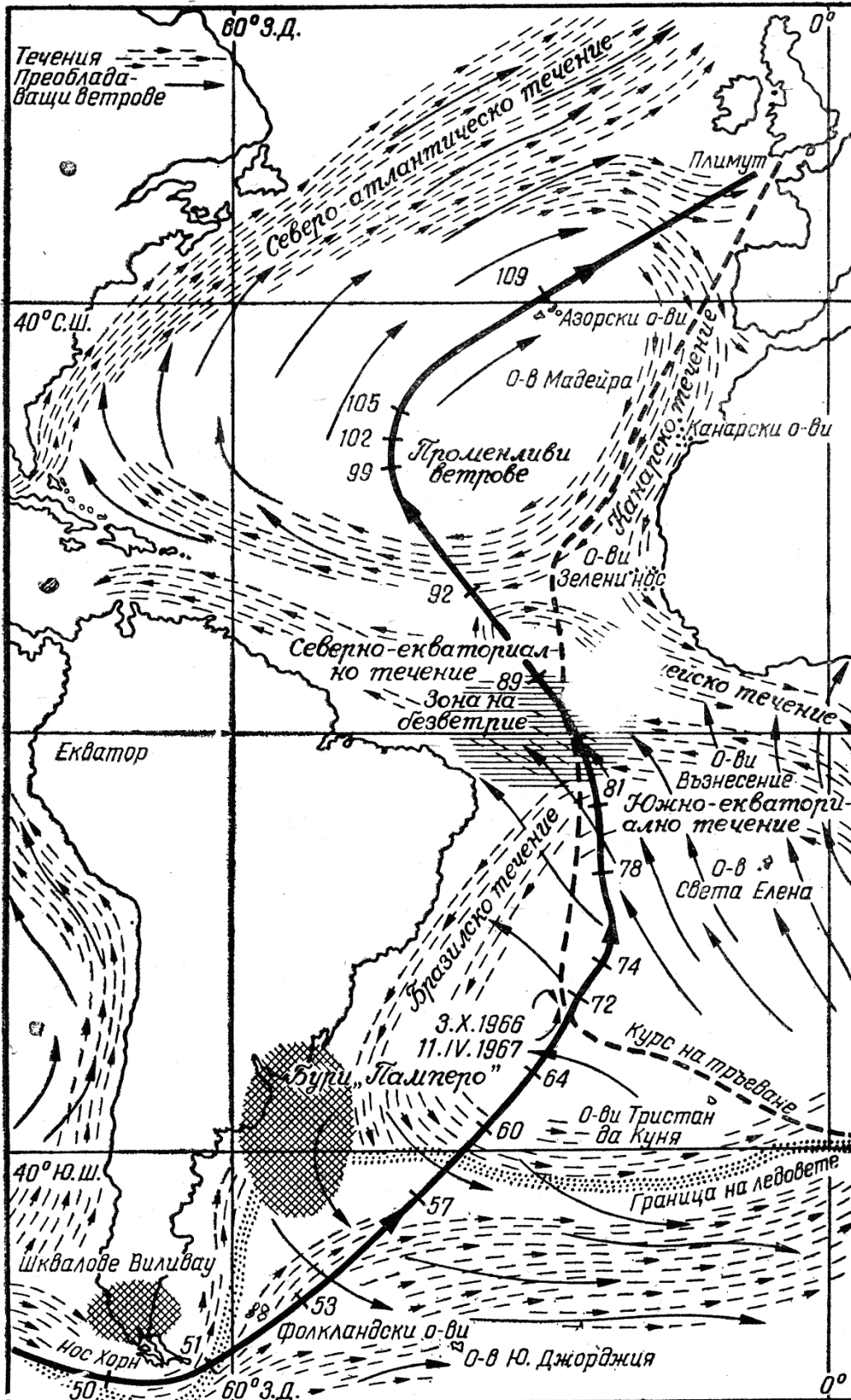
Във вторник сутринта на 28 март се надигнах в 03,00 часа, но после си останах в койката и спах още два часа. Беше ден на изпитания. „Джипси Мот“ отказваше да държи курс срещу вятъра. Изгубих много време, докато я накарам да се придържа към курса. „Джипси Мот“ старателно демонстрираше своя порок № 2. Когато кренът превишеше с един-два градуса критичната граница, тя се отклоняваше към подветрената страна и веднага, щом легнеше на курса, който ѝ е удобен, безмълвно продължаваше своя бяг като стрела. Най-после се отказах да плавам остро срещу вятъра. Тя още веднъж се изплъзна от курса към подветрената страна. Оставих я да прави каквото си иска, а аз седнах да се възхищавам на голямата скорост и спокойното плаване.

За да компенсирам тези разочарования, си направих чудесен обяд — най-вкусния от началото на плаването. Ето менюто: скилидка чесън с голямо парче сирене и чаша бира, една кутия консервиран австралийски грах, три варени картофа с масло и компот от круши.

Стотици буревестници се носеха и флиртуваха около яхтата, докато обядвах, а когато изхвърлих в океана кофата с боклука, всички до един изпопадаха от небето, да сграбчат по нещо.

През нощта падна лека мъгла и луната едва прозираше, но с изгрева настъпи приказен ден. Небето беше светлосиньо, почти безоблачно, морето беше гладко и искреше на слънцето, а в далечината се очертаваше правата линия на хоризонта. Отдавна не бях виждал такъв ден. Възползвах се от хубавото време, за да проверя голямото огледало на секстанта. Живачната амалгама на огледалото бързо падаше, след като дълги месеци беше подложена на въздействието на морската вода. Устойчивостта на яхтата ми позволи да проверя и пътевия компас по пеленга на слънцето. Видях няколко добре изразени „кобилски опашки“ (високи перести облаци), за които се счита, че предвещават голяма буря.

Следобед вече духаше насрещен североизточен вятър със сила 6 бала. С увеличаване на вълнението „Джипси Мот“, започна да се блъска и да понася върху себе си силни удари. От силното люлеене един голям буркан с кафе изхвърча във въздуха, падна в камбуза и се натроши на парчета. Не съм забелязал кога е станало и сред бъркотията и блъскането ситният кафеен прах успя хубаво да омаца наоколо. Вятърът и вълнението бързо нарастваха. Свалях платната едно след друго, докато накрая „Джипси Мот“ остана само под щормовия кливер и щормовия стаксел. В 17,00 часа обърнах яхтата напреки на вятъра в посока запад-северозапад с надежда да намаля силните удари. Само че стана още по-лошо и в 20,20 часа реших, че трябва да щадя корпуса. Отново се върнах по вятъра и щормът ме подгони. Бях получил пристъп на морска болест и може би точно това ме накара да се откажа от борбата с вятъра. Във всеки случай се чувствувах безкрайно подтиснат, че плавам обратно към нос Хорн с 6 възла в час. Единствената ми надежда беше североизточният щорм да задуха откъм юг и в края на краищата да ме върне на правилния курс. Обикновено така ставаше в южната част на Тихия океан, когато там минаваха малки циклони.



Прекарах в неспокоен сън около час и половина и когато се събудих, открих с удивление, че вместо да обърне откъм юг, вятърът духа от север! По този начин моят предишен обезсърчителен курс в посока югозапад сега, с новата посока юг-югозапад, беше станал направо застрашителен. Облякох се и направих поворот фордевинд на $11^{\circ}15'$ източно от юг. Легнах на курса, а той с местенето на вятъра обратно на часовниковата стрелка към северозапад постепенно се подобри така, че на сутринта заплавах в посока изток-североизток. Вече можех да вдигна още някое и друго платно. Яхтата обаче продължаваше да понася извънредно тежки удари. Една вълна ми напълни врата с вода, след като вече бях вдигнал платната, без да се намокря. Опитвах се да регулирам капака на комина, за да тегли, както трябва, а не да връща пушека обратно в каютата. Тъкмо се бях протегнал над входния люк, както си бях без мушамени дрехи, и бордовата вълна, за която става дума, ме хвана на тясно и ме окъпа. „Джипси Мот“ на два пъти се срина с ужасен трясък от гребените на странични вълни.

На другата сутрин (30 март) се чувствувах така слаб, както в началото на пътя. Помислих си, че състоянието ми сигурно е свързано с щорма, с люлеенето, с това, че живея толкова на тясно, с продължителното лежане и нервното напрежение, но после ми хрумна, че може да е от дима на печката, който щормът вкарва в каютата.

Навън беше мрачно. Все се надявах да изляза от четиридесетградусовите ширини, но бях прикован към тях, макар че границата беше само на 11 мили по на север. В 09,00 часа този ден (четвъртък) се намирах около точката, от която тръгнах по пладне в сряда. Бях изминал 115 мили, но нанесеният на картата курс по навигационните изчисления показваше, че съм направил пълен кръг. Спомних си за Слокъм, който три дни е бягал пред един щорм близо до Огнена земя. За това време щях да се върна на половината път до нос Хорн. Сигурно четиридесетградусовите ширини бяха решили да ми направят прощален подарък: мрачно време, мъртво вълнение от североизток с пенести гребени. От време на време някоя стръмна вълна подхващаше „Джипси Мот“ и с ужасен трясък я пускаше в зиналата под нея падина. При един от тези номера се случих на

палубата и ми се стори, че яхтата се задържа във въздуха, преди да се строполи. Трясъкът и дрънченето, които се разнасяха от каютата при удрянето на дъното о водата, ме караха да се чудя как издържа корпусът.

На 3 март направих най-късия си преход — 15,5 мили от обяд до обяд.

Тази вечер наистина паднах лошо. Бях откъм наветрената страна на яхтата и поради крена се намирах високо над водолинията. Протягах се с цялата си дължина да закрепя края на антената, който идваше от покрива на рубката, за бакцага. Един ненадеен порив на вятъра така ме тласна, че ръката ми се отскубна от бакцага и аз бях захвърлен като чувал с картофи на дъното на кокпита. Останах неподвижен на мястото, където бях паднал, с единствената мисъл да не съм си счупил крака. Отпуснах цялото си тяло и останах съвършено неподвижен около една минута. След това бавно се изправих и за мое удивление и безкрайно облекчение всичко излезе наред. Беше цяло щастие, че се отървах без фрактура.

След като се свързах физически и психически, пак се заех с радиото и проведох един лош сеанс с Буенос Айрес. Открих, че яхтата се е отклонила на 40° от определения курс. Плетеното териленово въже на левия румпел-трос се беше скъсало. Завързах скъсаните краища и се зарадвах, че не се беше повредило нещо по-сериозно. (В Сидней изчислиха, че натоварването върху румпел-тросите преди преправянето на кила е стигало до четири тона.)

„Джипси Мот“ най-после излезе на широк простор и аз се надявах да поспя. Ребрата и глезенът ме боляха от падането; чувствувах се мъртво уморен. Записах в дневника: „Трябва да не си давам много зор, докато не се свързема от вчерашния щорм и не усетя, че съм се посъживил. Главната цел е да пристигна благополучно. Колкото до бързото плаване, то е по-маловажно, но на човек естествено му се иска да постигне повече“.

Колко бързо се променят нещата на море както за хубаво, така и за лошо. Утрото на 31 март докара прекрасно слънце и искрящо море, пълно с игриви морски свине. Беше доста топло. Събух дългите вълнени долни гащи, но пак ми стана горещо, когато се захванах с платната. Бях безкрайно щастлив и облекчен, когато станах и разбрах, че всичките ми болки са изчезнали. През нощта с мъка размествах и

ребрата си, и глезена и се уплаших да не се схвана. Но след обяд бях в състояние да седя на предната палуба и да шия генуезкия стаксел, който се беше разпрал.

Същата вечер излязох от четиридесетградусовите ширини. Може би не бяха толкова „бясно ревящи“ откъм подветрената страна на Южна Америка, както от другата страна, но за мен беше голямо събитие да се махна от тях. Вече затварях почти пълна обиколка около глобуса по четиридесетградусовите ширини, тъй като сега се намирах само на 2400 мили от онази точка при Африка, в която за пръв път влязох в тях. Искрено казано, за мен всеки, който иска да плава с яхта в четиридесетградусовите ширини, е глупак и аз знаех това, още преди да тръгна. От друга страна, това плаване представляваше едно от най-големите изпитания, които можеше да ми предложи животът, и аз щях да бъда неудовлетворен, ако не го бях предприел. Опитах се да отпразнувам събитието с бутилка „Въов Клико“, но не ми вървеше сам и се отказах.

Оттук нататък сякаш всичко се промени, като че ли четиридесетият паралел беше някаква магическа пръчка. Забравих, че някога ми е било нужно отопление в каютата, и извадих леките дрехи. Нощта беше прелестна, с безоблачно небе и толкова ярки звезди, че половината ми изглеждаха като планети. Можех да разчитам компаса на светлината на полумесеца. (Все още ми се струваше, че небето е обърнато наопаки — толкова бях привикнал със звездите в Северното полукълбо.)

С промяната на климата започна да се променя и цялата природа. На самия край на кърмата видях някаква прозрачна лента с цветовете на дъгата, която отразяваше светлината. Беше риба; първата летяща риба на Южния Атлантис, дълга цели седем инча. Отидох в каютата да взема парцал, за да я хвана, но когато се върнах, тя се беше плъзнала през отвора за оттичане на водата и беше изчезнала в морето.

Вече се намирах в пояса на променливите ветрове. Беше широк 1200 мили и се простираше между зоната на западните ветрове на юг от четиридесетия паралел и зоната на югоизточните пасати северно от двадесетия паралел. Вятърът беше променлив не само по отношение на посоката, но и на скоростта, така че аз непрекъснато бях зает с вдигане и сваляне на платна. „Джипси Мот“ беше много взискателна към платната и не понасяше нито по-голяма, нито по-малка площ при

всяка промяна в условията на плаването, а при всяко изменение в посоката и силата на вятъра ѝ трябваше нов комплект платна. Това беше много мъчителна работа. До 7 април бях преминал половината от зоната на променливите ветрове, които ми създадоха много неприятности. В продължение на три дни срещу мен духаше щорм и аз два пъти трябваше да обръщам яхтата и да бягам на юг или югозапад заради голямото вълнение. Един ден преминах тридесетия паралел, но на другия се озовах отново южно от него. В промеждутъците между щормовете вятърът непрекъснато се променяше и аз се източих да регулирам и сменям платна. Върхлетяха ме и шквалове, придружени с дъжд, някои от които имаха нещо от зловещата сила на щорма. Налитаха без предупреждение и издуваха платната, преди да мога да скоча от койката. Приспособих няколко въжета, с които да обръщам яхтата по вятъра от койката си в критични моменти.

По едно време ми се струваше, че пресичам цяла серия малки циклони. Вятърът обикаляше всички румбове, тръгваше от юг, минаваше през изток и свършваше на североизток. Обикновено от северозапад скачаше на юг и ако бях долу, прехвърляше всички платна назад, преди още да съм излязъл в кокпита. С досада обръщах яхтата на другата страна, докато платната уловеха вятъра. Много шквалове изсипаха такива проливни дъждове, че сякаш изпразваха всичко, което носят. Отново извадих съоръжението за събиране на дъждовна вода, защото в 40-галоновия резервоар бяха останали само четири галона прясна вода. Тя се стичаше с такава сила, че не забелязах кога резервоарът е прелял и кога е започнала тихомълком да се пълни яхтата. В началото водата, която се стичаше по платното, беше възсолена на вкус, но аз не исках да я хвърлям и изпрах с нея четири ризи и една пижама. После съжалявах за ентусиазма си, защото нямаше как да ги изсуша.

В полунощ на 7 април се оказа, че се движа обратно към нос Хорн със скорост 8 възла. Нищо не можех да направя, защото щеше да настъпи истински ад, ако обърна „Джипси Мот“ напреки на вятъра. Опитах се да приема нещата философски и отново заспах. Събудих се в много по-добро състояние. Вятърът все още духаше със седем-осем бала, но на високото облачно небе имаше известно просветляване и аз усетих, че морето скоро ще утихне. Учуди ме горещината и на закуска малко остана да си сваля ризата. Дори водата беше станала хладка,

което е много по-добре от студена. Записах в дневника: „Съвсем не съм толкова зле. Изглежда, че се глезя като дете, задето не мога да плавам по-бързо“.

Посред нощ на 8 април излязох гол в кокпита да регулирам румпела, за да си спестя обличането на мушамените дрехи. Не почувствувах никакъв студ, макар че имаше вятър, и това показва колко е било топло. На сутринта претърсих предната палуба с надеждата да намеря някоя летяща риба за закуска. Хрумването беше глупаво, защото вълните заливаха палубата и отнасяха всичко в морето. Една прелестна снежнобяла птица с дълга бяла опашка прелетя като перо над яхтата и взе да кръжи наоколо.

През същия ден оправих лехите със салатата. Тези лехи бяха много ценни за мен, защото ме снабдяваха с прясна зелена храна, но трябваше често да ги презасявам. Отначало сеех върху меко фланелено парче, но после разбрах, че меката хартия върши много добра работа. Откритието излезе ценно, защото чистенето на старите корени от фланеления плат, за да го използвам отново, ми отваряше доста работа.

Следващата ми задача беше да изпразня форпика от насъбраната вода. Заех се с тази работа в полунощ срещу девети; не можах да заспя. Водонепроницаемата преграда, разбира се, беше достатъчна гаранция, но тя по същия начин задържахше проникналата вода във форпика дотогава, докато не я източех. Прекарах във форпика една осемфутова тръба, после легнах на пода на каютата и сгънат на две, започнах да смуча, докато водата не тръгна. Само че щом спрях да смуча, спря и водата. Въртях се кажи-речи цял час, да накарам водата да потече свободно, но не успях. Реших, че тръбата нещо не е в ред: или е запушена, или има някаква малка цепнатина. Пъхнах нова тръба и тя заработи веднага. Във форпика се беше насъбрала много вода и аз бях доволен, че се отървах от нея. За всичките тези среднощни усилия бях награден с две летящи риби за закуска.

11 април беше рожденият ден на Шейла и затова при последния сеанс с Буенос Айрес се бях уговорил да се свържа пряко с GCN4 в Лондон с надеждата, че ще успея да ѝ предам поздравленията си. По пеленга на големия кръг Лондон се намираще на 4700 мили от мен по права линия. Това беше огромно разстояние за моя предавател Маркони, но чувах лондонския радист ясно и силно и успях да предам съобщението. Приех известието на Шейла, в което тя ми казваше, че

мисли за мен на рождения си ден и че вечерят с Джайлс и семейство Едуард и Белинда Монтагю (годишнината от тяхната сватба беше в същия ден). Просто ликувах, че успях да установя радиоконтакт с Лондон, и записах в дневника: „Слава на Главната пощенска служба и Маркони!“ Щях да изпратя и по-дълго послание, но по средата на сеанса „Джипси Мот“ тръгна назад. В такива случаи не обичам да оставям автоматичното управление свързано с румпела, затова прекратих радиовръзката.

Другото почетно събитие на рождения ден на Шейла беше, че затворих кръга, който бях направил около Земята! В 21,45 часа пресякох линията на пътя на яхтата към Австралия! Това ме изпълни с възторг, защото през 1931 година моят опит да обиколя света с хидроплан пропадна. По изходния курс на същата точка, в която сега пътищата се пресичаха, съм бил в 08,14 часа на 3 октомври, така че бях извършил обиколката на света за 190 дни и 13,5 часа, или 6 месеца, 8 дни и 13,5 часа. Това представляваше почти половината от времето (с пет дни повече), което беше необходимо на Вито Дюма за установяване на предишния рекорд за околосветско самотно плаване: една година и седем дни! И в двата случая, разбира се, в изразходваното време се включваше и времето, прекарано в пристанищата по пътя. Вито Дюма за това време беше направил рекордното си плаване почти за два пъти по-кратък срок, отколкото е времето при която и да било друга самотна обиколка на света. Така че, преполовявайки неговото време, аз имах пълното право да изпитвам искрено задоволство от постижението си!^[2]

О, тези Конски ширини!^[3] Моят дневник е пълен с яростни бележки:

„Човек лесно може да се побърка в тези Конски ширини. Още не съм слязъл долу да запиша промяната в положението на платната и вятърът вече е сменил посоката си напълно, да речем на 60°, и аз трябва да започвам всичко отново. Да не би духът на Конските ширини да е решил да ме лиши от сън? Докато смогна да легна в койката и да задрема, все още се случи нещо, което непременно трябва да оправям. Ето сега «Джипси Мот» се обърна назад. Как, по дяволите, ги прави тези работи?

Човек тук се нуждае от гумен мозък. Индикаторът за посоката на вятъра в кокпита показва 20° разлика от индикатора над койката откъм

левия борд“.

През по-голямата част от изминатите 1000 мили аз се бях бъртал срещу вятъра и копнеех за югоизточните пасати. И все пак беше прекрасно да седя на предната палуба и да се грее на слънцето, а пяната да ме пръска. Дори се опитах да пея! В каютата ми се струваше горещо като в пещ, след като бях стоял на палубата.

Според щурманската карта, издадена в Съединените щати, на 12 април се намирах на 300 мили южно от зоната на югоизточните пасати. Но адмиралтейската карта № 2202 А беше по-насърчителна, като даваше средната южна граница на югоизточните пасати само на 60 мили от мястото, където се намирах. Реших: „малко остана!“ И по този случай си пийнах. Испитвах чувство на дълбоко удовлетворение, че най-после плавам на север, но, о, господи, колко неудобно беше това плаване! При 30° крен ударите на вълните и люлеенето бяха неописуеми. В момента, когато „Джипси Мот“ увеличи малко крена, изведнъж извиваше по вятъра и се втурваше със скорост осем възла 40° встрани от нужния остър курс. В подобни случаи трябваше да се връща обратно, а това изискваше битката с платната да започне съвсем отначало.

Нощта на 12 април беше наистина великолепна: Венера изгря в арката на лунния сърп, който се беше търкулнал по гръб. Сякаш всички звезди тази нощ грееха на небето. По-ярките образуваха пътеки от отразена светлина върху гладката повърхност на морето. Никога преди не бях виждал светлинни пътеки по повърхността на морето, образувани от звезди. По-късно, като допълнителна надбавка, вятърът така промени посоката си, че можех да легна с 10° по-ниско. С удивление открих колко удобно е да се плава така, но не бях спокоен: знаех, че отпусна ли курса с 10°, „Джипси Мот“ ще е готова да се отклони на 40°.

13 април беше ден на големи събития, защото се подстригах и се избърснах, макар и да се опасявах, че моят бърснар от Бонд стрийт едва ли щеше да остане възхитен. Отново попаднах в щил, но вече бях пресякъл средната южна граница на югоизточните пасати (поне според адмиралтейството). Бях развълнуван от възможността следващият вятър да бъде югоизточен пасат. Но независимо от вятъра времето беше отлично. На разсъмване усещах с наслаждение слънцето върху кожата си, а през нощта, когато сменях платната, няхах никаква нужда

от дрехи: носех само обуща, шапка и спасително въже. Възползвах се от спокойното плаване, за да прегледам припасите си и да изчистя мухъла.

В 12,15 същата нощ записах в дневника: „Ето го че идва; така ми се струва. Направих поворот фордевинд и скоро забелязах някакви мехурчета, които се движеха по огледалната повърхност. Движим се с югоизточен вятър! Лагът се раздвижи: май че тръгнахме! Това събитие трябва да се полее; както ми се струва, този път ще бъде с едно от австралийските шампански вина — дано мине благополучно!“

На следващия ден, уви, аз трябваше да отбележа: „Моят югоизточен пасат се оказа истинско фиаско! Почти през цялата сутрин се движим със северозападен или западен вятър“. Тази сутрин имах гост — една шестфутова акула, която кръжеше плътно около яхтата. Имаше широко разположени странични плавници и аз реших, че може да е и голямо морско куче. Толкова е горещо, че се поливах с цели кофи вода на палубата. Имаш да свърша още една работа: да ремонтирам осветлението на компаса, тъй като проводниците и щепселите бяха разядени на няколко места. Учудва ме обстоятелството, че корабостроителите не съоръжават построените от тях съдове с устойчиви на морската вода прибори.

„Джипси Мот“ беше обладана от противоречиви настроения и всеки път, когато я оставех за малко сама, тръгваше на запад, и то с добър ход. Или променяше курса, или изцяло се обръщаше с носа назад. Приличаше на немирно кученце, което гледа да тръгне на запад всеки път, когато поглеждах на другата страна.

Отказах се от ремонта на осветлението на компаса. Нямах нито поялник, нито горелка, а яхтата така силно подскочаше, че не можех да вкарам проводника в гнездото на лампата. Реших, че е по-разумно да окачам подвижната лампа над компаса, когато ми е нужен.

На 15 април изглеждаше, че след няколкото лъжливи старта най-после съм в зоната на пасатите. През нощта за първи път в това плаване наблюдавах съзвездието Рало и това ми достави огромно удоволствие.

На следващия ден „Джипси Мот“ беше на 10 000 мили от Сидней. Записах в дневника: „Трябва да ликувам, а вместо това се чувствавам малко отчаян и неспокоен. Обзет съм от носталгия. Пред мен лежат 5200 мили (5500, но аз знаех това), така че съм изминал

само две трети от плаването. Стотици неща могат да се случат на едно такова разстояние. Струва ми се, че цяла вечност съм бил далеч от къщи и че домът ми е на цяла вечност от мен. Това е, разбира се, само моментна слабост. Понякога плаването ме изпълва с възторг. Лунният сърп е точно срещу мен и поглежда през прозореца на каютата“.

На 18 април записах: „Чувствавам се дяволски ленив и се наслаждавам на плаването. Наслаждавам се освен това на почивката и свободното време. Какво блаженство е да седиш в кокпита, слънцето и топлият бриз да гаят кожата ти, да наблюдаваш морето, небето и платната и да размишляваш! Има куп неща, които чакат да бъдат свършени, но аз не искам да се заемам с нищо, преди да бъда принуден. Четвъртинката луна втрещено гледа в мен през илюминатора на каютата. Колко жалко, че за три дни вече преполових зоната на югоизточните пасати: няма да ми омръзне и две седмици такъв живот. Днес си направих салата от десетина стръка от посетите соени семена, а останалите, които бяха порасли до шест инча, сготвих. За съжаление станаха много жилави за ядене“.

Изглежда съм се засрамил от мързела си, защото три часа покъсно съм добавил: „Откакто писах за последен път, поправих капака на фотоапарата, ремонтирах заяждащата помпа за прясна вода, напълних пет бутилки газ, заредих пълнителите на примуса със спирт за горене, направих нов график за поправките в часовете на хронометъра и ръчния часовник, три пъти се наложи да регулирам платната в почти пълния щил и накрая изпих две чашки прекрасен розов джин“.

На другата сутрин си направих чудесна закуска с четири ястия. Морето ми подари една летяща риба, а аз прибавих към менюто грейпфрут, пържени картофи, бъркани яйца и три филии черен хляб с мед и конфитюр. През този ден се осъществи моят идеал за блажено плаване. Не ми се искаше да излизам от кокпита. Можех да седя там с часове, унесен в мисли за миналото и бъдещето; топлият въздух обливаше тялото ми, а слънцето ме изпълваше с живот. „Джипси Мот“ поддържаше добър ход без особени трудности. Вярно е, че по пладне силно препичаше, но затова пък няколкото кофи океанска вода ставаха незаменимо удоволствие! Следобед започнах прочистване на сандъците за плодовете и зеленчуците. Стори ми се чудно, че развалените плодове са малко: само няколко грейпфрута, портокали и

лимони. От картофите само един беше гнил, но каква мръсотия и смрад беше направил! Странно: съседните картофи не бяха заразени. Те наистина излязоха първокачествени: такива картофи не могат да се купят в Англия.

Докато се движех бос из каютата същия следобед, едно парче стъкло ми се заби в петата. Беше останало още от съкрушителния удар, който „Джипси Мот“ преживя в Тасманово море. Може би се беше изтърсило от дрехите или е паднало от гредите на тавана. Непрекъснато се натъквах на такива отломки на най-невероятни места.

На 21 април излязох от зоната на югоизточните пасати и влязох в зоната на щиловете. Движех се в едно течение с посока на запад със скорост от половин до два възла в час. Това течение се разделяше при североизточната изпъкналост на Южна Америка, като половината се отбиваше надолу по крайбрежието по посока на Буенос Айрес, а другата половина продължаваше на север към Карибско море.

Жалко, че плавах в зоната на югоизточните пасати само пет дни. За това време „Джипси Мот“ навъртя 818 мили със средна скорост от 163,5 мили в денонощие.

Вечерта отново си пуснах музиката, която Джайлс беше записал на магнетофона. Позволявах си го за първи път през сегашното плаване. За последен път слушах магнетофона, когато достигнах ревящите ширини по пътя към Австралия. Тогава се почувствувах толкова тъжен и така закопнях за дома, та едва сега се осмелих да го пусна. По пътя към къщи човек се чувства съвсем другояче.

През втория ден в щиловата зона моят преход беше само 83 мили — почти през цялото това време се носех като призрак по океана. Двата нищожни прехода провалиха възможността да навъртя едно добро разстояние през седмицата. Бях се надявал за преход от 1150 мили, а изминах само 1004.

В неделя, на 23 април, исках да изпека малко хляб, но срещу мен се зададе като някакво огромно синьо-черно чудовище шквал, придружен с дъжд. Изчаках да видя какво ще направи този звяр. Той се движеше от север на северозапад, оттам сви на запад и след това на юг, откъдето връхлетя отгоре ми. Дъждът започна точно когато бях сложил тестото да втасва. Шквалът заобиколи „Джипси Мот“ откъм запад и се оказа отново на юг. Помислих, че всичко е минало, и пяхнах хляба във фурната. Но шквалът моментално се придвижи на север и се хвърли

върху „Джипси Мот“ като котка върху мишка. С него налетя страшен вятър и небето се изля в потоци вода. Наложих се да затворя входния люк, за да се предпазя от този потоп. Долу примусът гореше с пълна газ и горещината стана ужасна. В най-хладното място на каютата, преди да запали печката, температурата беше 87°^[4]. Все пак изпекох хляба!

[1] По-късно намерих една чудесна щурманска карта, издадена от Британското адмиралтейство, но тя беше за юни и не можех да я използвам. ↑

[2] Трябваше да посоча обаче, че имах голямо преимущество пред Вито Дюма, тъй като бях снабден с автоматично управление. Когато то се счупи, скоростта ми срещу вятъра спадна и при последните 2758 мили до Сидней се движех със средна скорост от 102 мили в денонощие срещу 142-те мили, които постигах средно с изправно автоматично управление. Неговата яхта „Лег II“ е много по-малка от „Джипси Мот IV“, но според мен в това отношение нямах голямо преимущество. Ако неговата яхта е прекалено малка, то моята е прекалено голяма. Сигурен съм, че и аз, и „Джипси Мот“ бяхме много добре съоръжени. От друга страна, някои хора могат да помислят, че той е бил облагодетелствуван от това, че е по-млад (тъй като е роден една година по-рано от мен, по време на обиколката на света трябва да е бил 42-годишен). Не съм уверен, че това обстоятелство съдържа в себе си изгода. Както казват, сравненията са винаги нещо отвратително. Трябва да призная, че за мен Вито Дюма е велик моряк. Аз и сега чета неговата книга „Сам през ревящите ширини“ със същото удоволствие, с каквото я четях, преди да тръгна в плаването. ↑

[3] Това име напомня по твърде суров начин за старите времена на платноходите. Преходите през тази зона на променливи ветрове понякога са продължавали толкова дълго, че конете (и другите животни), носени като товар на борда, често са измирили поради липса на храна или вода. ↑

[4] 30 °C. Бел.ред. ↑

ШЕСТНАДЕСЕТА ГЛАВА

ПАСАТИ И ЕКВАТОРИАЛНИ ЩИЛОВЕ

Пресяхох екватора в понеделник на 24 април в 03,30 часа, но беше още много рано, за да отпразнувам събитието. Бях навлязъл в зоната на екваториалните щилове, където царуваха продължителни безветрия, а леките ветрове духаха от всички румбове на компаса. Понякога падаха проливни дъждове.

До обяд се бях отдалечил на 21,5 мили северно от екватора. Цареше палещ зной и на всеки няколко часа се обливах с морска вода. Подът на кокпита беше толкова нажежен, че ми пареше на краката, и затова го разхлаждах с първите няколко кофи.

По-късно отпразнувах пресичането на екватора с халба бира от бурето в трюма и вдигнах тост за Нептун. Надявах се, че това ще ми донесе щастие: колкото и да му върви на човек, никога не е излишно. По този случай корабният бръснар ме подстрига още веднаж.

Докато плувах в областта на пасатите, случи се нещо странно. През цялото време виждах земя и това ме шокираше. Знаех, че няма по-близка суша от остров Фернанду ди Нороня, 350 мили на запад, ако не се броят скалите Свети Петър и Свети Павел, които се намираха на 200 мили откъм левия борд. Мисля, че всичко това се обяснява с изключително добрата видимост: в полето на зрението попадаха облаци, които се намираха далеч зад хоризонта и по-ниско от линията му. Върховете им лесно можеха да се вземат за суша.

Продължих да се тътря напред. Всяка миля на север в зоната на щиловете струва колкото пет мили навсякъде другаде. Периодично над мен се изливаха тропически порои, сякаш над покрива на рубката беше сложен маркуч. Постоянните промени на вятъра бяха много мъчителни. За 25 април намирам такава записка в дневника: „По дяволите и платната и всичко! Отивам да спя!“ А през този ден до обяд все пак бях направил един добър преход от 142,5 мили, което ми се стори голям късмет в тези щилове. Открих, че съм изразходвал 20

галона прясна вода за 19 дена, затова реших да попълня запасите си, докато съм още в „Алеята на дъждовните шквалове“.

Вече не виждах ясно слънцето в потъмнялото огледало на големия секстант, затова извадих малкия хидропланен секстант, който ми подари Мария Блуит след края на войната през 1945 година.^[1] Това е много удобен инструмент, особено за тясно помещение на малка яхта, и аз бях във възторг от него. Имаше само един недостатък — на скалата много трудно се разчиташе ширината — и ми се струва, че Мария също е считала този дефект за много неприятен.

Бях забравил да взема щурманската карта за Северния Атлантик и сега ми липсваше. По картата на адмиралтейството вече бях минал мартенската пролетна граница на североизточните пасати, макар и да се намирах все още на 660 мили на юг от лятната граница за август. С нетърпение очаквах североизточните пасати.

При следващия дъждовен шквал свързах гика с резервоар № 2. Валеше такъв проливен дъжд, че тръбата в гика не можеше да побере всичката вода; тя преливаше и шуртеше шумно по палубата.

В продължение на 24 000-те мили път до 26 април бях видял само една риба, освен летящите. И ето че през този ден видях стотици и хиляди парчета дребен тон. Те правеха всевъзможни номера във водата: скачаха високо право нагоре, стрелкаха се напред, като описваха дълги, ниски дъги. Две риби се разминаха във въздуха една срещу друга. Двайсетина гълъбово-сиви птици със заострени крила и опашки пицяха и се гмуркаха на 10 фута от яхтата. Това започна в 11,00 часа и продължи около шест часа. Сборището може би бе предизвикано от „Джипси Мот“, защото през тези шест часа не видях никъде другаде наоколо ни птица, ни риба. Навярно се хранеха с миниатюрните рибки, които са се струпали около яхтата, понеже са я взели за кит.

Трябваше непрекъснато да си блъскам главата с нещо: например как да сменя някое въже, ако излезе от строя, или как да избягна една или друга неприятност в опасен момент. Имаше още безброй малки проблеми. Например имах обичай, когато ям, винаги да чета, но в продължение на дълго време не можах да измисля начин да подпирам списанието на свободно окачената маса пред люлеещия се стол. Повърхността на масата е само 12,5 на 17,5 инча. И изведнъж решението ме осени: разкъсах списанието и го четях, като го подпирах

пред себе си страница по страница. Този начин ме заинтригува и ми достави голямо удоволствие, защото вече можех да чета цветните неделни приложения към вестниците, които бях събирал, преди да тръгна от Сидней. Между другото, сигурен съм, че четенето на страница, която непрекъснато се движи върху люлееща се маса, е възможно най-ефектното упражнение за очите.

Понякога наблюдавах странни неща. Точно преди да пресека екватора, стори ми се, че яхтата се изкачва по леко наклонената морска повърхност, с една дума, по някакво нанаягорнище. В момента това малко ме разтревожи, но когато бях на 240 мили северно от екватора, отново забелязах същия ефект. Този път ми се стори, че от всички страни съм заобиколен от наклонена морска повърхност и като че ли плавам в някаква плитка чиния.

Прелетях през щиловата зона, сякаш ми беше запазен специален пропуск. Вечерта на 26 април вятърът се обърна откъм север-североизток и на следния ден до обяд бях сигурен, че съм достигнал зоната на североизточните пасати. Отначало духаше прекрасен лек ветрец, който превръщаше плаването, колкото и бавно да беше, в същинско блаженство. Извадих подводната перка на лага от източния борд на яхтата; смятах, че през останалите 1400 мили кренът вече няма да се измени. Старецът Нептун, изглежда, беше одобрил моята наздравица в негова чест по време на пресичането на екватора и аз източих още малко бира от буренцето и пих отново с надеждата още повече да ми върви.

В камбуза обаче не ми вървеше така блестящо. Изпекох си златист пандишпан, точно такъв, за какъвто отдавна мечтаех, но след като го извадих от печката и го разположих в една чиния, получих пристъп на морска болест и пандишпанът ми опротивя. После започнах да пека хляб. Глупаво беше да пека вечерта, защото веднага ми се доспа така страшно, че едва гледах, но продължих да се мотая с проклетия хляб още цял час. Не можех да си обясня защо най-долният хляб във фурната при предишното печене излезе клисав отвътре — дотогава не беше се случвало. Най-странното беше това, че най-горният хляб, за който винаги се безпокоях да не остане суров поради недостатъчно високата температура в тенекиената фурна, стана чудесен. Сигурно пещта е била прекалено нагорещена; долният хляб

бързо се е препекъл отвън, а кората така се е втвърдила, че вътрешността е останала недопечена.

По това време просто жадувах за прясна риба. На 28 април намерих още две летящи риби, заклещени под сгънатото платно на предната палуба. Предполагам, че безброй други риби също са искали да попаднат на борда, но са били отнесени от вълните. За да им помогна да останат при мен, поставих парче ситна мрежа по протежение на подветрената страна на предната палуба. Опитът излезе успешен, защото на другата сутрин в мрежата имаше две летящи риби, които иначе сигурно щяха да прелетят обратно в морето или да бъдат отнесени зад борда. Те не бяха големи — около 7–8 инча, но излязоха много вкусни. Летящите риби сигурно съдържаха някакъв важен компонент за храната на човека, който липсва при консервираната риба.

На 29 април изядох последното прясно (хм!) яйце и последния грейпфрут. Останаха ми още само един портокал и един лимон. Стори ми се удивително, че плодовете се запазваха толкова дълго при такива лоши условия: влага, яростно клатене, горещина. Не съжалявах за яйцата, защото накрая ужасно се изнервах, когато дойдохе ред да отворям ново яйце. Някои се бяха счутили при обръщането в Тасманово море, а почти всички имаха петна от мухъл по черупката. Това се дължеше на влажните шкафове, макар че не винаги се отразяваше на качеството на самите яйца.

Оцелялото сирене също трябваше да се изхвърли. От известно време в каютата се усещаше някаква ужасна миризма. Отначало я приписвах на гнилите плодове и зеленчуци. Прочистих запасите си, но въпреки това всеки път, щом минех през каютата, миризмата ставаше още по-отвратителна. Едва по-късно открих, че идва от петте парчета сирене, които бяха опаковани в пластмасова кутия. Едно руло карти беше паднало върху кутията, капакът се беше отворил и злият дух излетял на свобода. Сиренето не гъмжеше от животинки, но се носеше такава воня, че свят ми се зави. Беше цяло мъчение, докато го изхвърля в морето. Бях увил друго сирене в няколко страници от „Илъстреитид Лъндън Нюз“. Това парче на вкус още беше добро, но също миришеше доста лошо. И понеже вече се бях насладил на вонята на предишното, не можех да го погледна и то също отиде в морето при летящите риби.

Дизеловото гориво беше на привършване: трябва да съм бил луд, за да не взема повече в бидони. На свечеряване реших да поставя светлина, защото пресичах параходната линия Ню Йорк—Кейптаун. Трябваше да пестя електричеството и поставих евтин газов ветроупорен фенер, произведен от една американска фирма в Хонг Конг. Пламъкът лудо заигра на вятъра, когато го окачвах на бакцага, и изглеждаше, че няма да изтрае и 30 секунди, но в действителност нито веднаж не угасна.

Вечерта записах: „Голяма новина! За първи път видях Полярната звезда. Теоретически, разбира се, тя трябваше да се вижда още от екватора, но облаците и мъгливата атмосфера ми пречеха да я видя до този момент, защото още беше ниско на хоризонта. «Джипси Мот» припкаше по вълните. Трябваше да изоставя прокладката на курса по картата, защото не можех да държа устойчиво пергела“.

Въодушевлението ми беше съпроводено с подновяването на болките в десния лакът. Даже се възпали и аз се страхувах да не съм си счупил костта. Надявах се, че ще мине, и често го мажех с разтвор от арника. Но болката не ми даваше да мигна. Можех само малко да я пооблекча, ако държа лакътя над главата си. За нещастие веднага щом задремех, ръката падаше върху лицето ми и аз се събуждах.

По-късно забелязах, че ръката не ме боли, ако дърпам нещо или ако се държа за нещо, и това ми се стори просто чудо. Но ако бутах дори с един пръст, усещах силни болки. Направих си превръзка с четири ярда креп и това успокои болката.

Когато човек се размисли за последствията от една счупена кост, всичко му се вижда криво. И този ден за мен беше наистина мрачен. Освен болките в ръката имах чувството, че съм се отровил. Движех се несигурно, главата ми се виеше, а ушите ми тихо бучаха. След всяка по-тежка работа просто се сгромолясвах в койката. Все пак успях да свърша всичко необходимо, макар и с много ругатни и пъшкания, и в края на краищата преходът за денонощието се оказа не по-малко от 181,5 мили. Следобед изведнъж се досетих защо се чувствавам толкова зле. Неочаквано осъзнах, че всеки път, когато не ме биваше, работата не беше в морската болест (както си мислех), а се дължеше на австралийското шампанско. Предишната нощ бях изпил половин бутилка само от него. В края на краищата половин бутилка — това са две чаши шампанско, но аз се чувствавах така зле, както ако бях

сериозно отровен. Може би люлеенето да е размътило шампанското и то да се е вкиснало. През целия ден на 30 април още се чувствавах отвратително; ушите ми пищяха и имах чувството, че ще литна във въздуха. Изпих чаша вода с една чаена лъжичка сода бикарбонат. Надявах се това да облекчи мъката ми, но на първи май не бях кой знае колко по-добре. Оказа се един от онези дни, в които всичко върви наопаки. На закуска ядох прегорени летящи рибки; отвътре бяха останали мазни и сурови. Хлябът се оказа недопечен като миналия път, въпреки че го бях държал във фурната час и половина. Постоянно си удрях лакътя, особено на стъпалата на трапа, при изтеглянето на ръчката на помпата за морска вода или ръчката за прясна вода, както и в умивалника на камбуза. Освен това непрекъснато го закачах в острите ръбове на лебедките в кокпита. Излязох голям глупак, като реших да се преборя с ръчката за рифоване на грот-гика. Патент-рифът заяждаше и аз натисках с всички сили, за да завъртя ръчката, когато тя изведнъж се отплесна и ме удари по лакътя със страшна сила. Хвана ме яд на тази глупост и записах в дневника: „Дяволски съм неблагодарен! Трябва да съм щастлив, че изобщо мога да работя с помпите и лебедките. Слава богу, лакътят ми още се движи и съм достатъчно добре, за да си ям закуската“.

В тези води наблюдавах любопитно явление. Там, където бях на първи май, слънцето висеше над самата ми глава под ъгъл 30 минути от вертикалната плоскост на съда, което се равнява на 30 мили от повърхността на Земята. За няколко минути слънцето мина от изток почти право на запад. В продължение на 16 минути вземах пет пъти височината му и полудневното място по навигационните изчисления се оказа само на една миля от четирите позиционни линии. Денонощният преход представляваше 171 мили, а за последните четири дни — 678 мили, което правеше средна скорост малко повече от 7 възла.

Отравянето (или каквото и да е) ме накара да повръщам и аз прекарах по-голямата част от 2 май в койката, като се опитвах да спя. Сънят ме ободри, а това беше добре дошло, защото вечерта вятърът стана поривист и хладен и плаването — по-трудно. Отново си облякох панталоните и вълнения пуловер и изпитах истинска тъга по онази прекрасна жега. Трябваше да си приготвя пижамата и повече завивки. Отново сложих китайския фенер, но здравата ругах силното клатене. Този фенер е същинска магия: трепти лудо, но не изгасва, без значение

колко силно духа вятърът и как се люлее яхтата. И не само че не угасваше сам, но и аз самият с мъка го угасих на сутринта! В здрача видях една летяща риба да прелита на шест фута от мен като птица. Три други излетяха точно пред форщевена, направиха остър завой, за да избягнат яхтата, и без да развалят строя си, се стрелнаха по вятъра. Корпусът и стъкмяването на летящите риби са създадени много умно!

„Джипси Мот“ се движеше бързо през пояса на северозападните пасати. Плаването беше трудно, защото през по-голямата част от времето вятърът духаше с 30 възла в час. През цялото време яхтата беше накрена на левия борд средно с 35°, но понякога достигаше и 55°. Кренът и силното клатене правеха условията за живот долу извънредно неудобни, но аз бях твърдо решен да гоня „Джипси Мот“ с колкото може по-голяма скорост, за да видя на какво е способна.^[2] Тя можеше да плава с максимална скорост срещу вятъра само ако е накрена от 25 до 45°. В Южния океан не смеех да я карам с пълна скорост при такъв начален крен, защото някоя голяма вълна можеше да я обърне. Но тук, в зоната на пасатите, не се страхувах от вълните, тъй като не надвишаваха силата на обикновеното морско вълнение. На 2 май изминатото разстояние беше 170 мили, а на 3 май — 188.

„Джипси Мот“ плаваше трудно, забиваше нос във вълните и силно се удряше в тях. Поради болката в ръката смяната на тристафутовия кливер с двестафутов ми отне доста време. Видя ми се чудно колко много операции съм извършвал винаги само с тази ръка, макар че си служи еднакво добре и с двете. Колкото и малко да си служех с болната ръка, за нея това беше твърде много. Под лакътя ми се появи подутина, 4 инча дълга и 2 широка. Беше гореща на пипане и много болезнена.^[3] По пладне на 3 май разбрах, че ми трябва само още 164 мили, за да направя 1200 мили седмичен преход, и напук на здравия разум вдигнах трисела. Разбира се, „Джипси Мот“ веднага се наклони на единия борд. Записах в дневника: „С това платно подветрената палуба изцяло ще се потопи във водата“.

На другата сутрин лакътят ми беше много възпален и болезнен, но аз успях да вдигна грота и да сваля трисела. Оставих превръзката, защото ми се струваше, че малко ме облекчава, а и до известна степен предпазваше болното място от удари. По обяд тържествуващо записах; „Все пак успяхме! С днешния преход от 179 мили общият сбор за седмицата става 1215 мили!“

Събитието си заслужаваше отпразнуване и ние с татко Нептун отново нападнахме бурето. Старецът заслужаваше тост, защото само при изключително стечение на обстоятелствата, което може да се случи само веднъж в живота, самотен мореплавател е способен да постигне такъв резултат. Вятърът беше достатъчно силен, но без лошото вълнение, което обикновено го придружава. При това духаше в желаната посока, пък и аз бях уверен, че няма опасност вятърът или вълнението внезапно да се усилят и да обърнат яхтата. Така че напълних по една чаша за Нептун и за себе си и излях неговата в океана. (Няма да се учудя, ако след това плаване той стане редовен клиент на Уитбред.)

Аз плавах почти по самия път на клиперите за месец април. Морето беше тъмносиньо и на 5 май „Джипси Мот“ започна да среща полета от саргасови водорасли. Техните жълтокафяви ленти се носеха по вятъра. От североизток още духаше силно. Бях стигнал края на пояса на североизточните пасати. Наслаждавах се на последния преход през него. По обяд изчислих още едно отлично денонощно разстояние от 180 мили. Голяма купчина водорасли се закачи на рулевото весло и просто не виждах как ще се махне. Водата упражняваше такъв силен натиск върху тях, че не ми стигаше сила да ги отблъсна с куката. Реших да опитам пак по-късно, ако още са там.

„Джипси Мот“ отново си припомни старите трикове: да се изплъзва в подветрената посока или да се обръща право срещу вятъра и да спира. В 21,00 часа записах: „По дяволите! Играя си с платната още от 4 часа. А този следобед исках да спя. До обяд яхтата плаваше отлично, но щом си легнех в койката и задремех, тя се обръщаше срещу вятъра и щеше да спре на място, ако не се заемах с нея. Това се повтори пет пъти и от постоянното налягане на шкотите лакътят много ме заболя“.

През нощта се наложи да стана и да потърся кодеина, тъй като ръката много ме измъчи и не ми даваше да заспя. Прочетох една глава от „Видрата Тарка“ от моя стар приятел Хенри Уилиъмсън. Беше за преследването на Тарка и днес тя ми се стори толкова интересна, колкото и когато я написа.

Преходът за 6 май беше 175 мили. През този следобед излязох от пояса на пасатите. Докато го пресека, изгубих повече време, отколкото бях предвидил и сега се намирах на 200 мили западно от пътя на

клиперите за април. Предполагам, че клиперите са изчаквали, докато североизточните пасати изчезнат съвсем, преди да свият на север. През последните осем дни „Джипси Мот“ беше навъртяла 1416,5 мили по права линия. Това правеше средно по 177 мили дневно, или средна скорост от $7 \frac{3}{6}$ възла.^[4] Според мен това беше най-леката част от моето плаване и мина при изключително приятно време.

[1] Мария Блуит е управлявала яхти в състезанието Фастнет и много други океански регати. Тя е автор на няколко учебника по навигация. ↑

[2] Ако наклоните стола си под ъгъл от 35° и си представите, че живеете девет дни в кухня, столова и спалня, наклонени под същия ъгъл, а после си представите, че всичко това се друска като каруца по речни камъни, ще добиете представа за живота на „Джипси Мот“. ↑

[3] Оказа се, че имам бурсит и две костни парчета се бяха отчупили от лакътя. ↑

[4] За сравнение: най-бързата яхта в състезанието Фастнет през 1967 година — „Пан Дюик III“, беше водена от моя стар приятел и съперник Ерик Табарли и изминаваше по 166 мили на денонощие, но тя, разбира се, трябваше да плава при променливи ветрове. ↑

СЕДЕМНАДЕСЕТА ГЛАВА

НАЙ-ПОСЛЕ ПРИЯТНО ПЛАВАНЕ

Имаше почти пълен щил. Трябваше непрекъснато да правя повороти фордевинд, да размествам платната и да регулирам автоматичното управление. От време на време яхтата правеше повороти оверцаг и прехвърляше всички платна назад. Досадна работа. Но времето беше очарователно. Седях в кокпита и гледах как слънцето се скрива зад равномерно дишания гладък като огледало океан. Нищо повече не исках. Седях и слушах записите на Равел и Гершуин. Беше прекрасно.

На 7 май ме поздравиха от „Есо Уинчестър“ — първия кораб, който виждах от нос Хорн насам. С огорчение открих, че този първи контакт с хората ме наскърби. Тримесечната самота е голямо изпитание. Човек може да се държи както обикновено, но за известно време чувствата му са различни. Той сякаш вижда красотата и магията на природата през увеличително стъкло, а животът му се струва пълно изживян. Все пак да чувствуваш, че живееш пълнокръвно, зависи както от физическата активност, така и от възприятията, а заедно с това и от високо развития човешки мозък.

Или попадах в пълен щил, или се носех като призрак с около два възла, но това вече нямаше голямо значение. Чувствувах, че в някои отношения ще ми е мъчно, когато плаването свърши. Бавно се носех през полета от жълтокафяви саргасови водорасли. Те се увиваха около рулевото весло и отклоняваха яхтата от курса. Много бяха досадни. Успях да освободя веслото от голямата купчина, която се беше намотала, но полепнаха други. Пак ги чистех и пак се трупаха, забавяха хода на яхтата и пречеха на управлението.

На 10 май реших да поставя запасното вятърно крило, което носех във форпика. Изглежда, че големият луфт в дупките на болтовете в оста е причина за неприятностите с автоматичното управление. Тази работа ми отне цялата сутрин. Никак не беше лесно да поставя крилото в морето. Някой порив на вятъра можеше в миг да

го изтръгне от ръцете ми. Имах късмет: морето беше спокойно, вятърът — слаб и всичко мина добре. До обяд бях поставил новото крило и то започна да работи.

Следобед далеч зад кърмата видях друг параход, който плаваше на североизток. Записах в дневника: „Тук движението е като на Пикадили!^[1]“ Вечерта добавих: „Автоматичното управление не ми прави вече бели, макар че откакто поставих новото крило, няколко пъти попаднах в пълен щил. Струва ми се, че старото беше прекалено тежко с противовеса и допълнителната дървена част, която поставихме в Сидней. Освен това дупките на болтовете се бяха разширили и трябваше да се завърти под доста голям ъгъл, преди да задействува. Оста беше изтрила болта и го беше направила колкото кибритена клечка. Когато се опитах да го извадя, той се скъса. Остават още 2164 мили до Плимут. Жалко, че се похвалих със своя успешен осемдневен преход; всеки стар моряк би казал, че на Нептун такива не му минават! Погледнете резултата — само 310,5 мили за последните четири дни, и то не в нужната посока. Кой знае колко дълго ще трае това безветрие!“

11 май не донесе никаква промяна във времето. На разсъмване морето приличаше на лъскава мазна кожа на гигантско животно, което пулсира и диша отдолу. По-късно забелязах върху водата бриз и „Джипси Мот“ за кратко време достигна почти 5 възла. Вятърът обаче се пошегува с мен. Направих поворот фордевинд в източна посока, а той ме последва и се извъртя така, че ме подгони на юг. Пак обърнах на север, но и той се върна и ме тласна към северозапад.

Ръката продължаваше силно да ме боли. Не обичам да вземам никакви лекарства, но тази вечер се предадох и взех още един кодеин. Той веднага облекчи болката и на сутринта лакътят ми изглеждаше много по-добре.

Станах късно, защото почти цялата нощ бях на крак и регулирах платната. Заех се с ремонта на автоматичното управление. Поставих нова втулка на по-големия от двата лагера на хоризонталната главна ос. За да направя това, трябваше да разглобя цялото автоматично управление, но най-трудното беше да откача рулевото весло. При ремонта моите австралийски приятели доста го бяха затегнали. Дървената част се беше издула и трябваше да я режа, за да го извадя. Поизмъчих се, защото веслото беше от другата страна на кърмата и работех слепешката, само с опипване. Все пак в края на краищата го

извадих. Останалата работа беше по-лесна. Боже, колко тежеше това весло! Добре, че времето беше тихо, иначе как щях да го вдигна! Прегледах и останалите части. Сега вече автоматичното управление трябва да работи по-добре.

Вечерта записах: „Невярната луна отново е по гръб под Венера и това не изглежда съвсем нормално.^[2] Очарователна нощ. С всеки изминат ден Полярната звезда се изкачва все по-високо в небето. Музиката и остатъкът от бутилката бакарди направиха този етап от плаването най-приятния“.

Ръката ми беше зле. На 14 май подутината на лакътя стана червена като пъпка. Беше дълга 3 инча, широка инч и половина и се втвърди като кокал. Два пъти я намазах с арника, но това сякаш подлютяваше възпаленото място. Успях да изкарам нощта без повече лекарства. Усещах известно време облекчение, когато ръката ми висеше от края на койката. Следобед параходът „Мисури“ от Ню Йорк направи завой, за да огледа „Джипси Мот“. Разменихме си приветствени сигнали. В настъпилото затишие имах намерение да вдигна големия генуезки стаксел. И след като параходът се отдалечи, аз го сложих.

Тази вечер записах: „Миналата седмица (петнадесетата от това плаване) направих най-малкия преход, откакто съм тръгнал, само 509 мили. За това са виновни щиловете и леките ветрове, които ме съпътствуваха, като пресичах Азорския и Североатлантическия максимум. Той господства в района на Азорските острови през цялата година. Това според мен е съвсем справедливо, тъй като предишната седмица беше най-бързата от цялото плаване — 1244,5 мили. Стана доста студено. Сутринта морската вода беше много хладна и предполагам, че съм навлязъл в някое от разклоненията на Гълфстрийма, което идва от северозапад.“

Най-после вятърът стана попътен и на 15 май „Джипси Мот“ побягна пред него с изваден на рея кливер. Помъчих се да си спомня кога съм имал попътен вятър за последен път. Оказа се, че е било при нос Хорн. Бях плавал срещу вятъра в продължение на хиляди мили и сегашната промяна много ме зарадва.

Взех още кодеин; не толкова да облекчи болката в ръката ми, колкото да ми помогне да заспя. Имах страшна нужда от сън! Откъсът от дневника на другата сутрин, 16 май, обяснява защо: „08,25 часа. От

07,15 съм свършил следната работа на палубата: пренесох предните и задните обтегачи на стаксел-реите от десния на левия борд, изнесох реята и я вдигнах с лебедката, сних от щага на десния борд 300-футовия кливер и го преместих на левия, привързах шкотовия ъгъл на края на реята, след като отпуснах шкота до нужната дължина, вдигнах платното, регулирах топенанта и обтегачите, докато то не застана на мястото си, прехвърлих големия генуезки стаксел от щага на левия борд на десния, като предварително спуснах платното и вдигнах стаксела“.

По-късно през деня преживях страшно премеждие, въпреки че единствената причина беше проливният дъжд. Пороят започна и аз веднага поставих в гика тръбата за пълнене на резервоара. Само за няколко минути слязох долу да видя как върви и вятърът духна в обратна посока. Не беше яростен вятър, но все пак — достатъчно силен. На мачтите носех платна с 1550 квадратни фута площ (един тенис-корт има площ 2106 квадратни фута). Вятърът ги прехвърли назад. Изваденият на рея кливер ми пречеше да обърна яхтата по вятъра. Наложих се да спусна големия генуезки стаксел или по-скоро да отвържа фала, защото мокрото платно, което беше здраво притиснато към форщаговете и вантите, не можеше да падне долу. Свърши се с това, че свалих трите предни платна. След като пороят престана, отново вдигнах генуезкия стаксел и дадох ход на яхтата. Но веднага щом слязох долу, вятърът задуха силно от юг. Платната пак се прехвърлиха назад и аз не можех да освободя бизана, защото шкотът на бизан-гика се беше затегнал на утката. Зададе се нова буря и аз оставих яхтата на дрейф. Зачаках вятърът да реши откъде да духа. Единствено хубаво беше това, че водата шуртеше в резервоара и го напълни догоре, а 40 галона вода бяха достатъчни, за да стигна спокойно до Плимут. (Като се има предвид, че ми беше останала само една бутилка джин.) След премеждието изпих един горещ ром с лимонов сок. Смятам, че си го заслужих.

Макар пресичането на Азорския максимум да беше причината за най-малкия седмичен преход през цялото плаване, този етап беше най-прекрасният от всички. Обичах да седя в кокпита при залез слънце с чашка розов джин и да слушам хубава музика. Събрах някакви странни създания, които живееха в саргасовите водорасли. Едно ужасно животинче приличаше на миниатюрен динозавър с шест къси

крачета, всяко от които вместо стъпало имаше по едно голямо смукало. То стъпваше на всяко краче поотделно, като се придвижваше по водораслите. Сложих две „португалски корабчета“ в една кофа. С учудване наблюдавах как светкавично изстрелват мустачетата си. Техните синкавоморави въздушни мехури се завираха навсякъде из кофата. Но аз така и не видях нито тези странни създания, нито раците да се самоизяждат или дори да се нападат.

На 17 май пасаж от черни риби-лоцмани лениво мина край кърмата. По-късно ги видях една миля по на север. Беше горещо. Чувствувах се уморен и отпаднал. Радиотелефонът ми създаваше непрекъснато грижи. Не исках да правя нищо друго, освен да управлявам яхтата и да я поддържам. Този ден ръката ме болеше много. В суматохата с реята предишния ден я бях ударил два пъти.

Рано на следната сутрин видях, че ме настига някаква моторница. Тя се движеше на 255° спрямо моя курс. Бях си отспал и ръката като че ли беше малко по-добре, въпреки че взех да усещам болката до мишницата, сигурно заразата беше стигнала жлезата. Това беше „Морската ловджийка“. „Сънди Таймс“ я беше наел да ме издири. А така ми се искаше да ме оставят да си гледам работата!

Моторницата се приближи до борда на „Джипси Мот“ в 08,10 часа. Предложиха ми джин, но аз отказах. Исках по-скоро да си отидат, за да направя поворот фордевинд. И без това през цялата нощ трябваше да не я изпускам от очи, защото ако беше риболовен кораб, излязъл за тон, трябваше да му направя път. Когато през деня ме приближиха откъм борда, започнаха да снимат. Бях принуден да променя дневната си програма и не можах да закуся, докато не си отидоха. За да направя поворот фордевинд, трябваше да спусна изведената на левия борд рея, а след поворота да я изнеса на другия борд. Не исках да правя всичко това пред хората от моторницата, защото знаех колко тромав и несръчен ще изглеждам с болния си лакът.

Като си отидоха, привърших работата на палубата и записах в дневника: „Вчера пресякох линията на пътя на «Джипси Мот» през 1960 година, когато двамата с Шейла се прибирахме от Ню Йорк след първото трансатлантическо състезание за самотници. Тогава посетихме очарователния «Файал». Споменът за него ме натъжи. Дори безлюдното море и небето изглеждаха същите. Когато някога летях сам

над моретата без какъвто и да било опит, аз бях в състояние да си определя положението в общи линии само по вида на морето от въздуха“.

Точно преди да се стъмни, се опитах да фотографирам един делфин, който си чешеше гърба във форщевена. Цяло стадо се забавляваше с любимата си игра: втурваха се ту напред, ту назад пред носа на яхтата, без да ги закачи форщевенът. Промъкнах се тихо до предната палуба, но сигурно с нещо съм ги изплашил, защото в един миг делфините изчезнаха. Остана само един. Той възбудено започна да се върти пред носа като дете, което е загубило другарчетата си. През целия ден на 19 май не правих нищо. Само карах яхтата, ядях и си слагах горещи компреси на лакътя. Беше започнал да отича и аз му правех горещи компреси и го превързвах с бинт. На 20 май все още се намирах на 1120 мили от Плимут. Само веднъж по време на това плаване бях взел такова разстояние за една седмица и не допусках, че това може да се повтори.

Набирах скорост. Преходът за този ден беше 179 мили, а на 21 март — 171. Имаше доста голямо вълнение. През цялото време кърпех генуезкия стаксел, макар че никак не обичам тая работа, защото ме заболява гърбът. През нощта излезе буря, а студеният вятър достигна скорост 35 възла в час. В каютата трудно можеше да се стои, а в кокпита или на палубата беше опасно. Залових се с досадното вдигане на предните щормови платна.

С изгрева, в 03,00 часа, аз се озовах сред навъсеното море и небе. „Джипси Мот“ беше плавала през цялата нощ с 5,85 възла под двете малки щормови платна. Исках да сложа и зарифения бизан, но сплетката на бизан-фала, която беше омотана с метално въже, се закачи на върха на мачтата и фалът падна в самата мачта, а платното — от външната ѝ страна. Това платно ми беше много нужно, по при такова вълнение не можех да се кача на върха на мачтата, за да сложа нов фал. Реших, че мога да използвам фала на бизан-стаксела, който се намираше на предната страна на мачтата. Само да успеех да го прехвърля през краспицата. Качих се на бизан-гика и се опитах да го направя с помощта на куката, но осемфутовият махагонов прът се оказа твърде тежък и аз не можах да го удържа срещу вятъра. После се опитах да се покатеря по мачтата, но получих спазма в ходилото на крака. Бях го наранил преди тръгването и се отказах.

Най-после ми хрумна друга, по-разумна идея. Приготвих въже за прехвърляне от запасния сигнален фал. Завързах за него тежест и започнах да го хвърлям към краспицата. Само че вятърът отнасяше въжето или го заплиташе в такелажа. Най-накрая след много безуспешни опити успях да прехвърля въжето през краспицата и с негова помощ вдигнах фала. Успях да опъна бизана, по болката ми страшно се засили.

През следващата нощ (срещу 23 май) спях дълбоко повече от четири часа, след като до 03,30 си слагах горещи компреси. Вързах си ръката с една кърпа, на която беше нарисувана Камарата на общините. Тя като че ли държеше най-топло. Събудих се и помислих, че лагът се е развалил, защото стрелката стоеше почти постоянно на крайната цифра — 10 възла. Никак не ми се ставаше: оказа се, че лагът показва правилно. За последните четири часа и 52 минути „Джипси Мот“ беше изминала 41,9 мили със средна скорост 8,6 възла. Когато се качих на палубата да намаля платната, подветреният борд беше почти изцяло под клокочещата вода, а от време на време грот-гикът също се потопяваше във вълните до половината. Изпаднах във възторг. Но все пак предпочитах да нямам повече неприятности в този етап на пътуването. Погледнах към мачтите; такелажът беше в ред. Набързо спуснах грота, след него — бизана и накрая — работния кливер. Оставих само щормовия стаксел. Дори с това малко платно „Джипси Мот“ вдигаше 5,5 възла. Имаше голямо вълнение, а вятърът достигна 40 възла в час.

През целия ден „Джипси Мот“ плаваше добре, изглежда ѝ се искаше да се озове по-бързо на стоянката си в Плимут Саунд! В последните пет дни беше изминала 810 мили, средно по 162 мили на денонощие. Тази вечер поправих и поставих сигналните огньове за „лишен от управление“. За мое най-голямо учудване те заработиха. Двете червени светлини, поставени на носа една над друга, означаваха, че „Джипси Мот“ е оставена на произвола на съдбата. Паля ги, когато плавам нощем в района на морски път и искам да си легна. Платноходните съдове имат предимство пред всички други, освен пред рибарските. Ако имах късмет, корабите щяха да се отдалечават, щом видят такива светлини. С тези два червени огъня, с навигационните светлини, ветроупорния фенер и подвижната лампа в кокпита „Джипси Мот“ сигурно приличаше на коледна елха! Понякога светлините не

могат нищо да помогнат, защото големите параходи обикновено не очакват да срещнат малък съд сред океана и нямат нощна вахта.

Стрелката за дизеловото гориво показваше два галона, затова извадих пластмасовата туба и я излях в резервоара. Ако изразходвах докрай всичкото гориво, можеше да се образува въздушна тапа, и то тогава, когато най-много имах нужда от мотора за зареждане на батериите. Имах почти четири галона в резервоара и два резерва. Засега беше достатъчно. На запад, преди да вляза в Ламанш, щях да се нуждая от много светлини.

На 25 май в 02,30 часа сутринта, когато правех поворот фордевинд, назряваше забележително събитие и това беше, че като слязох долу и порових в един от сандъците, намерих пресен лимон. Направих си горещ мед с лимон и беше много вкусно. Това, изглежда, ми помогна да заспя. В 08,30 часа ме събуди бръмченето на два „шекълтъна“, самолети от британските военновъздушни сили. Така ми се спеше, че ги проклевх и продължих да се спотайвам. Но после помислих, че беше подло от моя страна, защото хората все пак са положили усилия да ме намерят. Излязох навън. Вдигнах флага на кралската яхтена флота и белият флаг на британския военно-морски флот за първи път, откакто бях напуснал Австралия.

„Джипси Мот“ бързо се носеше към Ламанш в ярката слънчева светлина и искрящото море. Подскачаше и лудуваше, сякаш и тя се забавляваше. Колко променя света слънцето! Вълнувах се от бързината на яхтата. Надявах се да пресека линията на потеглянето след 50–60 часа, т.е. на 28 май неделя сутринта в 11,00 часа. Щях да завърша плаването за 119 дни или 17 седмици. Този резултат беше далеч по-слаб, отколкото предполагах. Наистина имах неприятности при плаването, но човек винаги трябва да ги очаква. Преходът през Атлантическия океан излезе приятен и не беше толкова страшен, колкото през Южния. Човек бързо забравя, че грижите около яхтата не са всичко в едно толкова продължително изпитание: има неща, които той се стареа да подтисне, като се мъчи да не ги допуска в съзнанието си, и едно от най-очевидните е страхът. А понякога човек си мисли колко е безсмислено да правиш едно и също денем и нощем.

Обикновено след самотно плаване се страхувам от първите контакти със сушата, но този път се чувствавах по-спокоен и примирен с това, което ме очаква. Изглежда, предишните ми плавания не са били

достатъчно продължителни. Какво въздействие ми бяха оказали четирите месеца самота? Какви нови навици бях усвоил? Един от тях, между другото, здраво се вкорени в мен и той беше да заспивам по всяко време на деня. По време на плаването никога не се наспивах. Нощем обикновено ставах по 6–7 пъти. През миналата нощ, която беше сравнително спокойна и спях дълбоко благодарение на лекарството, ставах четири пъти. Някой път дори се случваше да прекъсна закуската си по средата, да поспя и да я довърша после. Помислих си: „Ако след няколко дни ме поканят на вечеря в Лондон, какво ще си помисли домакинята, когато изям супата и заявя, че трябва да поспя десетина минути преди следващото блюдо?“

А и този навик да си говоря на глас! Щяха да ме вземат за луд.

„Свикнах да си говоря на глас. Обикновено го правя, когато имам да разреша труден проблем или да се справя със заплетена ситуация. Според мен ми помага: когато например обработвам данните от слънчевото наблюдение и казвам цифрите на глас, мога да избягна някои груби грешки. Когато съм в някое трудно положение и всичко върви зле, да речем духа шквал и яхтата е лишена от управление, много по-лесно ми е да произнасям на глас това, което трябва да направя в следващия момент. Това много ми помага да не се паникьосам, когато имам да върша няколко неотложни работи едновременно.“

Извадих картите на западните подстъпи към Ламанш. Тази нощ вече взех едромащабната карта № 1598, защото скоро щях да пресека плитчините над континенталния шелф. Там само няколко мили деляха дълбочини от порядъка на 2000 фута от плитчини, по-малки от 100 фута. Спомних си, че в този район обикновено съм се натъквал на рибарски флотилии за тон, затова се погрижих да заредя и поставя отново сигналните светлини „лишен от управление“.

От няколко дни имаше голямо вълнение и аз можех да опитам да направя ефектни снимки. (Между впрочем всеки опит да се фотографира голямо вълнение е най-сигурният начин то да се успокои.) Един час прекарах в най-неудобните възможни пози, но не видях нищо интересно за снимане. Но щом слязох долу и си съблякох мушамените дрехи: „дан-дан-дан!“ — три вълни една след друга се нахвърлиха върху „Джипси Мот“ и заляха цялата палуба. Каква чудесна снимка щеше да стане! Както и да е, тези вълни бяха много

благосклонни към мен. Вече не се страхувах, че някой 60-футов гигант се спотайва и всеки момент може да връхлети отгоре ми.

На другата сутрин в 06,00 часа отново ме събудиха два шекълтъна. Този път не станах, а само ги изругах. Сигурно имаха учение. По пладне се зададе един катер на Би Би Си. Вятърът съвсем утихна. Опитах се да ремонтирам сигналния огън на десния борд, но не успях; тази лампа беше най-нескопосния модел, който някога бях виждал. „Джипси Мот“ се намираше в почти пълен щил, а ѝ оставаха само още 210 мили. В 19,30 часа към мен се присъедини един кораб на „Независимата телевизия“, а после и някакъв друг. Те се държаха много възпитано: никой не ме заговори и ме оставиха на спокойствие. И без това имах много работа. В един часа след полунощ записах в дневника: „По дяволите! Вятърът се обърна, откъм изток, т.е. срещу мен“.

Около 21,25 часа стана изключително събитие. Вятърът непрекъснато завиваше в посока, обратна на часовниковата стрелка, докато говорех по радиотелефона с току-що пристигналия военен ескортен кораб. Забелязах, че яхтата легна на курс север-североизток и затова казах, че трябва да прекъсна разговора и да регулирам платната. Щом излязох от каютата, яхтата се обърна назад. В продължение на 20 минути тя се държеше така, сякаш беше ужилена от оса. Поставих я по курса, сменях галса, обръщах я по вятъра, но посоката му веднага се променяше напълно. Морето имаше странен вид, вълните се вдигаха вертикално във въздуха като езици. Мисля, че бях попаднал в центъра на въздушен въртоп, който се беше образувал от голям черен облак, както става при започването на воден смерч. Вълните заливаха „Джипси Мот“ от всички страни. После настъпи пълен щил. Някакви птици, които взех за лястовици (имаха лястовичи опашки, но гушките им бяха с лъскав бронзов цвят), изпаднаха в силна възбуда и няколко налетяха право в каютата. Едната кацна на електрическия проводник над щурманската маса и заспа с пъхната под крилото глава. Остана там през цялата нощ и чак на другата сутрин отлетя, след като остави визитната си картичка върху картата. През нощта за малко не се сблъсках фронтално с едно рибарско корабче, което стоеше на котва право пред носа ми. Съвсем случайно излязох в кокпита да хвърля наоколо един поглед и го видях пред себе си.

В неделя сутринта на 28 май записах в дневника: „Проливни дъждове, придружени с гръмотевици. Твърде много смени на платната за твърде късо разстояние. Ветре, ветре, къде си? Напрежението расте. Бих искал да съм вече в пристанището. Но изглежда, че за днес няма надежда“.

По пладне преброих тринайсет съда, включително пет военни кораба, които ме ескортираха. Намирах се в голямо затруднение: духаше слаб вятър; прекъсвах го затишия... Можех да увелича скоростта, ако извадя на рея голямо платно, което вероятно щеше да ми помогне да стигна Плимут преди мръкване. Но това щеше да стане с цената на допълнителни усилия и в резултат щях да пристигна още по-уморен, отколкото бях в действителност. А по всяка вероятност там ме очакваше ужасно напрежение. От друга страна, ако не форсирах, имаше възможност да прекарам още една нощ в морето, а това също щеше да е голямо напрежение с всичките тези кораби и лодки наоколо.

В 15,20 часа огромният самолетоносач на кралския британски флот „Игъл“ мина близо до яхтата, а екипажът му се беше строил на борда и ме поздрави с трикратно ура. Поздравих ги с военно-морския флаг. Това беше голяма чест за мен и много ме трогна. Може би е единственият случай в историята на британския флот: военен кораб с екипаж колкото населението на малък град да поздрави така тържествено кораб, чийто екипаж се състои от един-единствен човек!

Скоро след това един миночистач последва неговия пример и аз малко се нервирах. Представих си как се втурвам към кърмата и час по час свалям флага за поздрав; а той е вдигнат на върха на бизанмачтата! И да карам така, докато се стъмни! По-късно следобед вятърът малко се усили; в 16,40 часа корабно време аз се намирах на 13 мили от вълнолома на Плимут и вече бях уверен, че ще пристигна същата вечер.

В 20,45 часа минах покрай вълнолома и полковник Джек Одлинг Сми, помощник-комодор на кралския западен яхт-клуб, даде заключителен изстрел с оръдието от борда на яхтата си, която стоеше на котва до вълнолома. Това беше сигнал да се запали фарът на остров Дрейк.

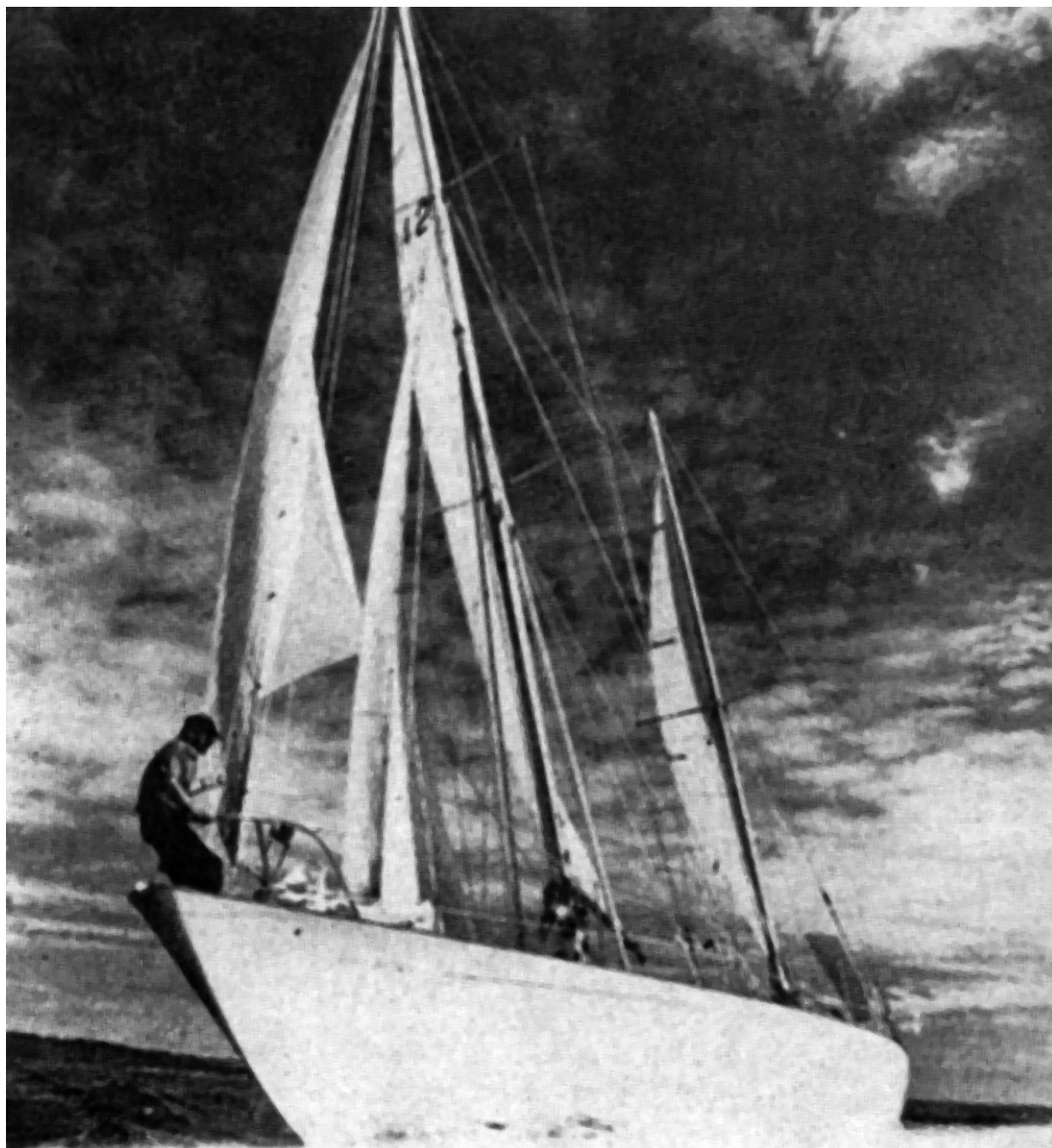
„Джипси Мот“ беше завършила пътя си до дома от 15517 мили за 119 дена или средно по 130 мили на денонощие. Цялата обиколка от 29 630 мили от Плимут до Плимут беше измината за девет месеца и един

ден, от които 226 дни в плаване. Може би трябва да добавя, че изписах осем корабни дневника с повече от 200 000 думи.

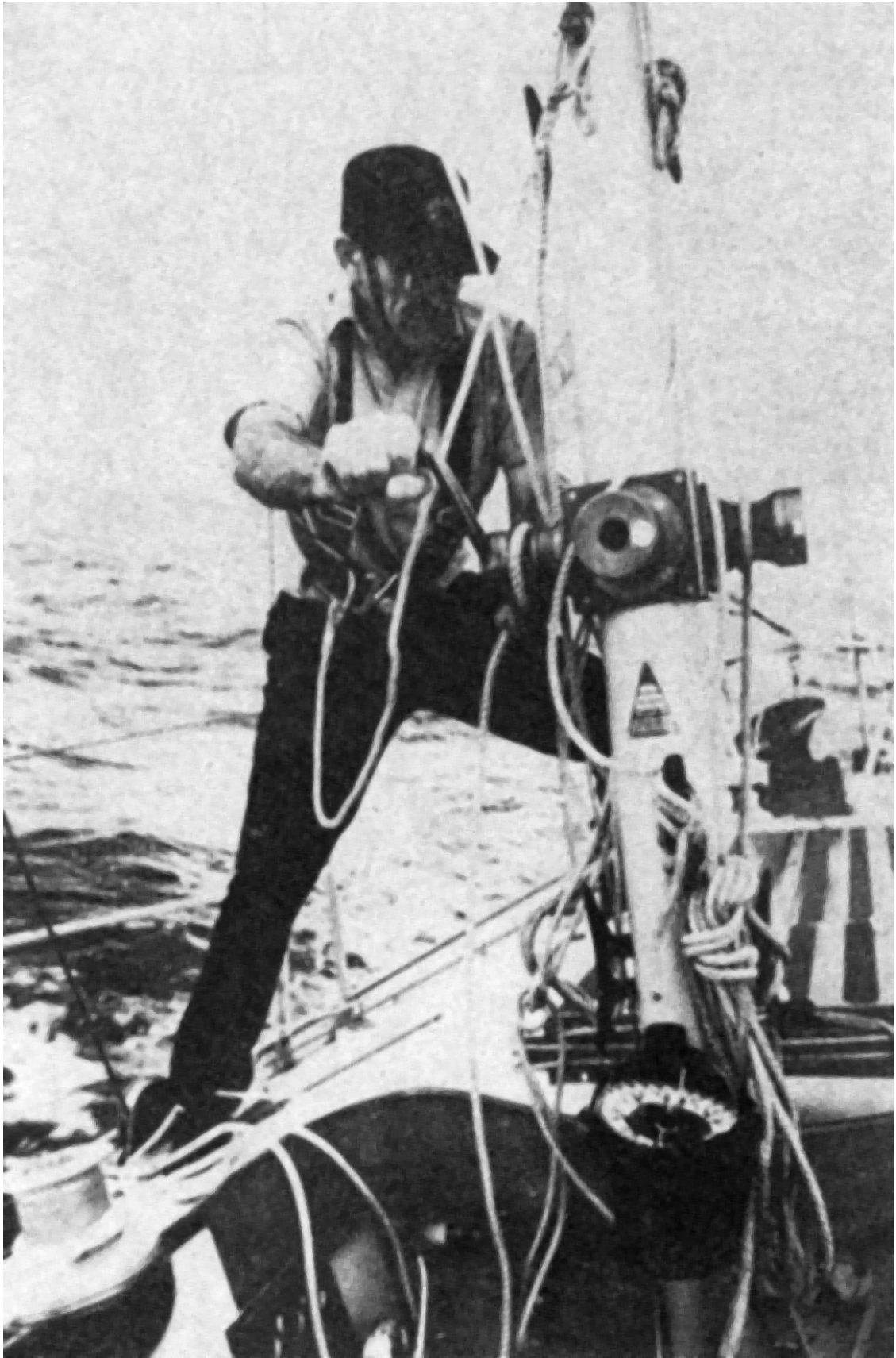
[1] Пикадили — голям площад в Лондон. Бел.ред. ↑

[2] По необясними причини, когато съм в морето, винаги мисля за луната в мъжки род. ↑

СНИМКОВО ПРИЛОЖЕНИЕ



В морето на Солент



Обичайно ежедневиe



Посрещане в Сидней



Чичестър с английската кралица Елизабет II при посвещаването му в рицарство и получаване на титлата „сър“

РЕЧНИК НА МОРСКИТЕ ТЕРМИНИ

АХТЕРПИК — най-задното помещение на яхтата.

АХТЕРЩЕВЕН — задната част на кила или кърмови упор. Заедно с форщевена определят формата на корпуса.

БАК — палубата на носа.

БИМСИ — напречни подпалубни скрепления с правоъгълно сечение, които съставят скелета на палубната настилка и напречната връзка на корпуса.

БАКЩАГОВЕ — въжета от неподвижния такелаж, които са захванати по-долу от върха на мачтата и назад от нея.

ВАНТИ — неподвижно закрепени въжета, които не позволяват огъване на мачтата към бордовете.

ГАЛЮН — тоалетната на яхтата, която обикновено е разположена откъм левия борд.

„ДВАНАЙСЕТМЕТРОВКА“ — международен клас с максимална дължина 21 метра и водоизместване 27–28 тона. Най-бързите съвременни състезателни яхти. Получили са името си от обемната формула за този клас, като цифрата „12“ няма нищо общо с дължината.

КОКПИТ — врязано в задната част или в средата на яхтата място, най-често открито, където стои екипажът при управлението ѝ.

КАМБУЗ — кухнята на яхтата, разположена обикновено откъм десния борд.

КОМИНГСИ — стените на рубката.

КРЕН — накланяне на яхтата на единия борд при движението и с платна под напора на вятъра.

КРАСПИЦИ — дървени или металически опори, поставени напреко на мачтата на различна височина, които отдалечават встрани неподвижния такелаж.

КЛИПЕР — тип платноходен съд, възникнал на атлантическото крайбрежие на Съединените щати в началото на 19-ти век. Най-бързият клипер и същевременно най-бързият платноходен съд на

всички времена бил „Победител на моретата“, който в едно от своите плавания направил за едно денонощие преход от 465 мили. Този рекорд не е подобрен и досега. Най-добрият английски клипер „Къти Сарк“ има най-добро постижение за едно денонощие 363 мили.

ЛЕЕРИ — вертикални метални стойки с прокарани стоманени въжета по бордовете на яхтата за предпазване на екипажа от падане през борда.

ЛЕБЕДКА — уред, с който обикновено се натягат предните платна. Постава се по бордовете на кокпита (или на палубата, когато служи за вдигане на платна).

НОК — задният край на гика.

ОБУХ — болт с ухо, през който минават някои въжета по палубата или се закрепват блоковете на шкотите.

ОБТЕГАЧ — въже, което придържа гика да не се повдига, особено при плаване на по-пълни курсове.

ОВЕРКИЛ — обръщане на яхтата с кила нагоре.

ПАЙОЛ — подът на вътрешните помещения на яхтата.

ПЪЛЗУН — прибор за закрепване на шкотите на предните платна, който се движи по релса и служи за регулиране на правилното действие на платната.

ПАТЕНТ-РИФ — гикът се закрепва за мачтата посредством патентриф, който му позволява да се отклонява към всеки борд и да се върти около себе си.

РУЛ — кормилото на яхтата, прикрепено към корпуса в задната ѝ част.

РУМПЕЛ — дървен или метален лост, изведен в кокпита, с който се премества рулят в желаната посока.

РАКСА или още карабина — с раките предните платна се закрепват към щаговете.

РИФОВАНЕ — намаляване на площта на платното според силата на вятъра.

РУМБ — деление по компаса, отговарящо на 11015‘.

ТАЛРЕПИ — железни или въжени обтегачи, които служат за натягане и закрепване на неподвижния такелаж — ванти, щагове и др.

ТАКЕЛАЖ — всички въжета на яхтата. Дели се на два вида: подвижен (шкоти, фалове и др.) и неподвижен (ванти, щагове, и др.).

ТОПЕНАНТ — повдигането на нока на гика става с две въжета — ляв и десен топенант. Подветреният топенант се отпуска, а наветреният се натяга.

УТКА — уред за връзване на свободния край на различни въжета по палубата и мачтите.

ФОРПИК — най-предното помещение на яхтата.

ФОРЩЕВЕН — в предната си част килът на яхтата преминава във форщевен (вълнорез).

ФАЛОВЕ — въжета, с които се вдигат платната.

ХАНДИКАП — в първите години на организирания ветроходен спорт състезанията се провеждали едновременно за всички яхти, без да се взема предвид разликата в размерите и големината им при класацията. Това давало предимства на по-големите яхти с по-голяма площ на платната. За да се поставят състезателите при еднакви условия и да се изявят напълно техните качества, бил създаден коефициент или състезателен бал, чрез който се коригира времето за изминатото разстояние според обема на участващите в състезанието яхти. Хандикапът и досега е в сила за многобройни океански регати.

ШКОТ — въжето, с което се управлява всяко платно.

ШКАТОРИНА — лента плат или въже, с които се обшиват краищата на платното за по-голяма здравина.

ШКВАЛ — кратковременен вятър, налитащ внезапно с голяма сила и често придружен с дъжд.

ЩИЛ — безветрие.

ЮТ — палубата на кърмата.

ВЕТРОВЕ И КУРСОВЕ НА ЯХТАТА

БАКЩАГ — вятър откъм кърмовата част, който духа от 120 до 170° спрямо движението на яхтата.

БЕЙДЕВИНД — насрещен вятър, който сключва с курса на яхтата ъгъл от 25 до 75°.

ЛЕВЕНТИК — заставане на яхтата точно срещу вятъра, в това положение тя се обезветрява и спира.

ФОРДЕВИНД — вятър, който духа право в кърмата на яхтата и ъгълът към движението ѝ е 180° или близо до него.

ГАЛС — всички ветрове, които движат яхтата откъм левия борд, носят името ляв галс, а тези, които духат откъм десния — десен галс.

ПОВОРОТ ОВЕРЩАГ — пресичането на линията на вятъра с носа на яхтата и преминаването ѝ на друг галс.

ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД — спускане на яхтата по вятъра, при което тя пресича посоката на вятъра с кърмата си и гикът се прехвърля от единия на другия борд.

МЕРКИ

1 фут — 0,304 метра

1 инч — 25,40 мм

1 ярд — 3 фута

1 морски сажан — 1,8–2 м

1 възел — 1 миля — 1852 м

1 фунт — 0,45 кг

1 галон — 4,55 л

1 пинта — 0,56 л

Издание:

Автор: Френсис Чичестър

Заглавие: Джипси Мот IV около света

Преводач: Ирина Флорова; Никола Флоров

Година на превод: 1973

Език, от който е преведено: английски

Издание: първо

Издател: Медицина и физкултура

Град на издателя: София

Година на издаване: 1973

Тип: роман; биография; пътепис

Печатница: ДФ „Димитър Благоев“ Пловдив

Излязла от печат: 25.XII.1973 г.

Отговорен редактор: Максим Наимович

Редактор: Атанас Славчев

Художествен редактор: Мария Табакова

Технически редактор: Мария Белова

Коректор: Олга Цанова

Адрес в Библиоман: <https://biblioman.chitanka.info/books/1856>

ЗАСЛУГИ

Имате удоволствието да четете тази книга благодарение на *Моята библиотека* и нейните всеотдайни помощници.

МОЯТА БИБЛИОТЕКА



<http://chitanka.info>

Вие също можете да помогнете за обогатяването на *Моята библиотека*. Посетете **работното ателие**, за да научите повече.