

**АЛЕН  
КОЛА**

**НОС  
ХОРИ  
ЗА САМ  
ЧОВЕК**



**АЛЕН КОЛА**  
**НОС ХОРН ЗА САМ ЧОВЕК**

Превод: Асен Дремджиев

[chitanka.info](http://chitanka.info)

Спечелил с голям успех Трансатлантическото състезание за самотници, Ален Кола заявява участието си и в околосветското плаване през 1973–74 година, но организаторите го отхвърлят под предлог, че неговата „Манюрева“ е твърде „бърза“. Тогава Кола започва „своето“ състезание. От Сен Мало той тръгва да обиколи света по пътя на клиперите от миналия век. Тръгва сам и се състезава със сенките на кораби, населяващи легендите, с цифри и рекорди без реална стойност. След 79 денонощия пристига в Сидней, за да потегли отново към Сен Мало по най-прекия път — край страховития нос Хорн, и след още 90 денонощия да пристигне там, откъдето е тръгнал — да направи невъзможното: за 169 денонощия да склучи пръстен около Земята.

*Посвеждавам този разказ на моите предшественици —  
едновременните ветроходци с възлести ръце и сурово  
благородство, и на днешните морски състезатели, техните  
приемници.*

## 1. „КОГАТО СТАНА ГОЛЯМ...“

Като дете имах една мечта: когато седна на стол, краката ми да опират на земята.

За рождения ми ден (мисля, че беше седмият) моят баща ми измайстори едно малко кресло, в което седях и краката ми стигаха пода. Изпълнявайки моето желание, баща ми, без да иска, ми даде и първата надежда.

Изглежда, оттогава зная, че мечтите трябва да се осъществяват, и това беше може би най-хубавият подарък, който съм получил от баща си.

„Когато стана голям...“ Тази тъй често повтаряна фраза ми помагаше да извоювам всяко свое откритие. В живота на човека има моменти, в които внезапно, сякаш силом, разбира, че е преминал една нова граница, че е пораснал с една чертица по избраната стълбица. Може да се отнася за малко столче или за нещо по-сериозно, но тогава трябва да си наистина достатъчно пораснал.

За онези, които телом и духом се отдават на ветроходството, на морското ветроходство, на трансокеанските ветроходни състезания, има едно място, където непременно трябва да отидат, ако са наясно с традициите, чиито наследници са самите те. Трябва ли да назова това свято, почти митично парче земя, което всеки моряк носи в себе си?

Но на нос Хорн не се отива току-така.

Всички ние, които желаем да поемем някой ден по далечния път, добре знаем, че за да се почувствуваме „достатъчно пораснали“ и най-вече достойни за това изпитание, трябва да сме преминали необходимата подготовка — бавна, продължителна, с постоянството на вълната.

По-просто казано, тези неща се правят, защото искаш да ги направиш, защото ги усещаш и защото в определен момент от живота си морският човек няма друг начин да се изяви.

Каквото е Айфеловата кула за Париж, това е и нос Хорн за ветроходството; бравурно изпълнение, най-хубавата страница от

историята на морячеството. Той е сагата на мореплавателите, която прославя във всеки от тях качества, достойни за Ролан в Ронсевалското дефиле. Това е корабната носова статуя в рицарската поема на моряците, частица от тази тълпа, героична и много често безименна, населяваща легендите.

Ще рече, така определих проектите си, че като гоня високи цели, мярката да е по-скромна.

Преди всичко исках да „затворя кръга“ — както казват отвъд Ламанша, нещо, което във ветроходството още не е сторено, защото още никой не е направил с тримаран пълна обиколка на Земята през трите носа, със или без екипаж. Исках също да продължа започнатото от сър Чичестър: да достигна средните скорости на големите клипери от миналия век, от времето на „вълнените състезания“.

Знаех, че рекордът на стария британски лъв, сто и шест дена до Сидней и сто и двадесет за връщане, е по моите възможности. Държах в ръцете си усъвършенствано „бойно средство“ и което беше по-важното, съществуваше пълно единство между човека и средството, или както казват за кавалеристите, бях се слял с коня си.

Беше дошъл моят ред без шарлатанства да извикам на двубой времената на клиперите и може би да спечеля маршалския жезъл в часа на най-голямата си битка.

През 1873 г. английският ветроходен кораб за далечно плаване „Къти Сарк“ потеглил за първото си плаване до Сидней, където пристигнал след седемдесет и девет дена и оставил далеч след себе си всички съперници. И това се повтаряло при всеки преход.

Сто години по-късно друг ветроход на свой ред напусна Ламанша по същия маршрут. Този път нямаше стока, нито екипаж, който да маневрира могъщите четириъгълни ветрила: сам човек на борда на алуминиевата яхта със стоманено стъкмяване и тергалови ветрила. Единственият му товар бе решимостта да очертае отново гордия път на клиперите, без да се щади. Ей така, за да види дали може още да се плава с ветрила покрай южните носове със скоростта на предшествениците.

Ето вече години изминаха, откакто по всички морета на планетата витлото измести ветрилото. Но ветроходецът, който се чувства далечен наследник на славното минало, между две плавания,

между две състезания мечтае за голямото отплаване, за приказните преходи на корабите със заснежени от ветрила високи мачти.

Нос Хорн... При спомена, дошъл да разнообрази една нощна вахта, напорът на епопеята изду за миг ветрилата на големия тримаран, който се връщаше от Нюпорт, натоварен с лаврите от Трансатлантическото, и бе спрял поради затишие.

Да спечелиш Трансатлантическото състезание за самотници, е като да поемеш изведнъж в дробовете си въздуха на дълго желан връх над хималайските облаци, да изпиеш на един дъх приказната халба на радостта, която е така силна, че оставаш смаян, когато мъглата се проясни и трябва да слизаш, да се откъснеш от малкия розов облак и да отправиш поглед към низината.

Само че в мига, в който позлатената мъглица се вдигне, изниква друг връх, по-висок, по-красив, по-величествен. Той има конична форма с насечени, диви очертания; вълните с нечувана сила бият в хълбоците му и пред очите му се изписва една от най-мъчителните страници на човешкото приключение. Нарича се нос Хорн; мрачен, скалист връх, изкован от величие и нищета, изправен в ледената самота на крайната точка на Южноамериканския континент, на кръстопътя на маршрутите от времето на големите пътешествия на ветроходите.

Оттам нататък всичко е просто, главното е схванато. Подробностите по изкачването, определени по време на пътя, граничат с анекдотичното; в базовия лагер сделка с някаква английска бирена фабрика е събрала заминаващите под свое знаме и съгласно своите правила:

— Сър, и т. н., може ли да се изкача с вас?

— Не, господине, вашите „котки“ не са от обикновения модел!

— А, така ли? Толкова по-зле, карайте, както знаете, аз пък ще се катеря по моему. Бъдете спокойни, няма да преча на осигурителните ви въжета, сигурност все пак ще има, всеки да си прави сметката.

Щом като за околосветското състезание не искат състезател, възседнал много бърз бегач, може би за мен остава самотната директисима, само с едни бивак, извинете, с едно спиране по средата на пътя, както едно време, както по времето, когато трудът, а не спортът населяваше водните склонове на Южния океан, когато, минавайки през Добра Надежда, корабите се отправяха към

пристанищата на антиподите за вълна, злато или жито и се връщаха с издути ветрила покрай нос Хорн по пътя на големите ветрове.

Да се върнем за миг назад и без отново да начеваме историята на „Пен Дюик IV“, да обрисоваме в общи линии моята любов от пръв поглед и страстната ми връзка с тази яхта.

Спомням си прекрасно първата ни среща. Беше през 1968 г., когато прословутият месец май издигаше своите барикади, а после пък потекоха реки от мастило. Бях се завърнал от Австралия и заварих Париж разбунтуван, а студентите — превърнати в хвъргачи на павата. И тъй като не се смятах подходящ за този вид спорт, стори ми се поуместно и по-полезно да отида в Лориан, където моят бивш „шеф“ Ерик Табарли подготвяше яхтата си за юнското Трансатлантическо състезание за самотници.

Навремето този тримаран с лека като паяжина конструкция изглеждаше почти като чудовище. Още никой не беше виждал да плават машини като „Вандрьоди 13“ и затова тя изглеждаше още по-несъразмерна: 20,5 метра дължина, 10,6 ширина, нечувано и невиджано! Голяма или малка, тя трябваше да бъде управлявана от самотник в състезанието по Северния Атлантик — едно от най-трудните места в света.

Кой не помни третото Трансатлантическо състезание?! „Пен Дюик IV“ предизвикваше истинска сензация и всички го смятаха за фаворит. Продължението е известно: още първата нощ — сблъсък с товарен кораб и Табарли бе принуден да се върне в Плимът за ремонт. След седемдесет и осем часа закъснение той потегли отново, но този път го сполетяха неприятности с авторулевия, поради което и вторият опит се провали. Всъщност този тримаран бе прототип и нямаше никакво време да се разработи. След като всичко се оправи, Табарли отново пое на път за Транспасифическото състезание и още тръгнал не тръгнал — постигна първия рекорд: десет дена и дванадесет часа от южната точка на Тенерифе до Мартиника — или приблизително 11 възела средна скорост, с няколко десети по-добра от скоростта, постигната между Нюпорт и нос Лизърд от тримачтовия „Атлантик“ (60 метра, гафелно стъкмяване, капитан Чарлс Бар) по време на Императорското състезание през 1905 г. — дванадесет дена и тринадесет часа. На борда на „Пен Дюик IV“ бяхме трима: Ерик, Оливие дьо Керсозон и моя милост.



За мен това беше благословен период — опознах една фантастична яхта. По време на плаването тя показва високите си качества, които дълбоко в себе си бях усетил още когато я видях на брега преди спускането и на вода в Лориан.

Няколко месеца по-късно узнахме за знаменития епизод от състезанието Лос Анжелос — Хонолулу. През онази година Транспасификът беше определен за еднокорпусници. Въпреки всичко Ерик реши да потегли един час след другите, за да ги задмине всички... Не знаех, че това е с рекламна цел, нито че участието в това забранено състезание няма друга цел освен да улесни продажбата на яхтата. Разбрах го едва в Хонолулу, когато видях окачена на мачтата една шперплатова дъска с надпис: „Продава се“. Главата ми тутакси се задействува на пълни обороти, отново ме обземаше невероятното вълнение, което преживях на рейда на Плимът, когато пред очите ми след оръдейния изстрел самотниците потеглиха за Трансатлантическата регата... Чувствах, че с този голям тримаран мога да се представя добре като самотник. Наистина, когато прекосяхме Атлантика, бяхме трима, но всъщност на всяка от моите вахти бях сам и съвсем сам трябваше да се справям с всичко, бях самотник на периоди — „самотник осем часа на ден“, това действително е прекрасна тренировка, но не по-малко полезно бе, че наблюдавах победителя от състезанието през 1964 г. — можех да усвоявам тънкостите на занаята. При такива обстоятелства бързо се пораждат желания. Също като едновременните чираци, които, учейки занаята, вече са си представяли своя шедьовър, аз се стараех много, с мисълта да мина на самостоятелна практика. Това беше в реда на нещата, още повече че в промеждутъците между плаванията си с Ерик Табарли гледах да се включа в колкото може повече морски състезания: през 1969 г. бях на „Палиноди“ с Гастон Дефер и спечелихме френския шампионат „Медитеране“. След това на Фастнет — на борда на „Кориолан“, който по-късно по молба на Кристиан дьо Галеа трябваше да върна във Франция — напредвах в занаята, въпреки че и аз не успях да избегна неочакваните клопки, пречките, които човек поставя на себеподобните си. Чувствах нужда да се изиявя, да прокарам своя път всред тази малка джунгла, която представлява светът на яхтинга. Колкото е по-малко кучето, толкова по-силно лае. Аз бях все още чужденец в света на специалистите. Не бях нито от Бретан, нито дори

от Анжу, никой не ме бе виждал по светите места, каквито са Трините сюр Мер и Ла Рошел. Днес разбирам, че не им е било приятно да гледат как кацвам ей тъй изведнъж на прославената яхта... Като алпинист, който иска да стане водач на Шамони, а се е тренирал на скалите на Фонтенбло.

Отведохме яхтата в Таити, после в Нова Каледония, без да успеем да я продадем. Междувременно се бях върнал във Франция с надеждата да намеря финансова помощ. Чаках като беден роднина в приемните на големите компании, тичах по редакциите и все разказвах моята история, която, какъв наивник съм бил, мислех, че е достатъчно хубава, за да бъде моят вълшебен „Сезам“: „Имало едно време един мореплавател, който прекосил Атлантика с една голяма яхта, макар и само като екипаж на един голям капитан, и той може да се закълне във всички богове на морето, че това е една изключителна яхта. И тъй, яхтата на големия капитан се продава, сиреч трябва да се помогне на този наивник да я купи...“

Може и да ми вярваха, но не ми; помагаха въпреки визитната картичка, която удостоверяваше, че съм бил екипаж на Табарли, и която аз смятах за достатъчно красноречива. Така разбрах, че добрата репутация не се унаследява.

Можех да сторя вече само едно. Още когато Ерик ми предложи да отведе яхтата в Калифорния, за да участвам с нея в Транспасифика, реших да „сгъна тогата си“ и изпратих молба да ме освободят от Сиднейския университет. Да прекося Тихия океан под ветрила в ерата на свръхзвуковите самолети — това бе все още само една мечта. Но моят баща ме беше научил да вярвам тъкмо на мечтите. Оттогава обичах да виждам мечтите си като действителност. Човек се жени за жената, чиято ръка е поискал.

Веднага разбрах, че между мен и „Пен Дюик IV“ съществува онова пълно разбирателство, което не е необходимо да обяснявам нито на другите, нито на себе си. „Разбирателството“ обаче струваше навремето 225 000 франка. Не ми оставаше нищо друго, освен да затворя очи и да ги дам. Тъй като не можех да бъда едновременно в Австралия и да се скитам по океаните, трябваше да се отдам телом и духом на новото си завоевание и смело да вървя напред с „Пен Дюик IV“. Воден от тази единствена страст, аз направих крачката. Строших австралийската си касичка, за да платя първата вноска. Сключих заем с

банката и си сложих главата в торбата. Оттогава нататък всеки месец треперех от страх да не ми вземат обратно яхтата, чийто несигурен собственик бях станал аз. Удвоих дописките, снимките и фоторепортажите, залових се отново за перото и успях да изплатя няколко месечни вноски.

И тъй, малко по малко, преодолявайки едно подир друго всички препятствия, един прекрасен ден се озовах на стартовата линия в Плимът. Беше хубав юнски ден на 1972 г. Един самотник, който възнамеряваше да спечели Трансатлантическата регата.

Това мое желание дойде съвсем естествено. Човек, не решава изведнъж: „Ще спечеля Трансатлантика“, както децата казват: „Ще стана пилот или началник-гара!“ Полека-лека несъзнателно нещата сами заемат мястото си в ума. След като дълго време си свирил само гами, съвсем естествено е да пожелаеш да изпълниш едно истинско музикално произведение. Сякаш топката изведнъж дойде в краката ми и не ми оставаше нищо друго, освен да стегна прасците си и да шутирам във вратата.

Състезателният дух избуява сред шампионите като трева след дъжд. Навремето, когато имах щастието да бъда екипаж на Табарли, живеех пълноценно живота си. Един наистина щастлив живот, защото още не разбирах, че морето вече ми отправя предизвикателство за двубой. Аз не виждах по-далеч от простото удоволствие да плавам с някой опитен моряк. Обиколката на света „с приятелите и кучето“ на борда на набързо оправената стара черупка, която екипираме и разкрасяваме на чашка в някое кафене, лукаво изчезва от съзнанието, за да направи място на страстта към състезания и регати, на непреодолимия копнеж да се видиш пресякъл финалната линия като победител. Желанието да станеш виртуоз не е хилавото дете на амбицията за превъзходство. У всеки, който се упражнява и изпитва удоволствие от изкуството си, простата логика тласка усърдието му напред към по-доброто, към чистата радост от изпипаната работа.

На старта в Плимът аз не бях никакъв наплашен заек без опит. Зад гърба си имах една доста сериозна самотна обиколка, която всъщност беше истинската ми подготовка за състезанието; големият тримаран трябваше да се докара непокътнат от Таити. И тъй като там срещнах Теура, тази, която днес е моя спътница в живота, реших да я взема със себе си при завръщането под ветрила във Франция.

Великолепно усамотение за двама, но... уви, по време на целия първи преход от пътуването, от Гаити до Мавриций, Теура страдаше много от морска болест. И така, тя отиде във Франция със самолет, а аз реших да продължа плаването, без да спирам никъде, защото така бе по-икономично.

Това беше първото ми самотно плаване.

Трябваше да плавам и същевременно да тренирам за състезанието и работата отиваше май към издънване. След шестдесет и шест дена плаване, по време на което изкачих Атлантика от нос Добра Надежда, пристигнах в Трините сюр Мер на 19 февруари 1972 г. Навремето това беше най-добрата средна скорост за самотник: за преход от 10 000 мили бях изминавал по 150 мили на ден — явен напредък в сравнение с рекорда на Ерик в Трансатлантическото състезание. Мисля, че в този самотен и тъй труден рейс се крие истинският ми успех като моряк. Износените от пълната обиколка на Земята ветрила се късаха по всяко време и края на всеки ден и всяка нощ трябваше да бода безспир с иглата, докато подутите ми като самуни ръце категорично отказваха да служат... Като пристигнах, тегликата показваше с девет килограма по-малко.

„Тежа един тон и умирам за сън, но издържах прехода. Отспах си и вече съм готов за старта на Трансатлантическото.“ Така в книгата, която написах, завършваше главата за това плаване. Така беше! По време на този преход бях изминал 3000-те мили на Трансатлантическото състезание. Никой не знаеше, че съм напълно готов. Всички се захласваха по управлявания от Жан-Ив Терлен „Вандрьоди 13“ от клана на Льолюш...

Няма да разказвам тази безброй пъти описвана история. Скътал съм приказан спомен за хубавия спринт от двадесет дена, тридесет часа и петнадесет минути... Бях бил всички рекорди, а и тази непредвидена, необикновена, абсолютно невъзможна среща по средата на състезанието с „Вандрьоди 13“<sup>[1]</sup> беше за мен нещо като първата победа.

Втората, истинската, се състоя в един петъчен ден... 7 юли: „Седнал съм в кокпита, не мога да се помръдна, чувствам как по бузите ми се стичат сълзи — годините на мечти и подготовка, изминатият път, пожертвувателността на всички мои близки,

поддръжката на приятелите, радостите, неуспехите и... пресякох финалната линия, спечелих състезанието! Изживявам най-хубавия миг от живота си...”

Разбира се, нямах думи да изразя колко бях щастлив. Спечелих, и то срещу какви противници! Доказах, че любовта ми от пръв поглед към големия тримаран е чувство, което извира направо от сърцето, а сърцето не лъже! Най-последно можех да се отърва от всичките си дългове. След едното състезание последва друго — за пари: трябваше да разказвам и преразказвам историята на битката, да разпространявам статии и снимки, да напиша книга за Трансатлантическото състезание и за околосветското плаване, което не само бе предшествовало, но и бе предопределило състезанието... Една година след Нюпорт можах да си отдъхна, най-последно бях господар на кораба си. Столът беше здрав и краката ми бяха стъпили здраво на земята. Имах чувството, че съм пораснал: пред мен, в залеза, който озаряваше възвишенията на Нюпорт, ясно се открояваше новото предизвикателство — за моята яхта и за мен бе дошло време да се премерим по стълбицата на нос Хорн.

---

[1] Става дума за срещата на 1455 мили от Плимът на десетия ден от състезанието. Б.пр. ↑

## 2. „МАНЮРЕВА“

След като рисковете бяха добре пресметнати и решението взето, оставаше да се направи всичко възможно за осигуряване на успеха. В тези времена, в които няма с какво да смаеш света, все пак имаше някакъв смисъл да се впусне човек в океана и да затвори големия кръг през трите носа като самотник на борда на яхта като „Манюрева“.

Но да поясня. „Пен Дюик IV“ трябваше да стане носхорновец въпреки тежката обиколка около света и Трансатлантическото състезание, при които моят храбър спътник бе изпълнил вече петдесетте хиляди мили.

Естествено след Нюпорт ме чакаше тежка работа. Налагаше се да преустроя състезателя от Трансатлантическото състезание в съд, способен безпрепятствено да премине през иначе трудните южни морета, през страховитите вълни на Четиридесетте градуса, а после и на Петдесетградусовите южни ширини — с една дума, трябваше да подложа „Пен Дюик IV“ на мутация, да го превърна в птица на Великите носове.

Беше ударил часът да се захвана с увеличаване на сигурността на моя съд, да направя известни изменения, продиктувани от специфичните условия на високите ширини.

Във всички писания, разкази и предупреждения единомудно се поставяше ударение върху големината на вълните, които се търкалят там без всякаква преграда, като изключим нос Хорн и прага на протока Дрейк, между Огнена земя и Антарктическият континент. Тласкана от силните ветрове на Ревящите четиридесет градуса, а после и от поголемите им братовчеди — Петдесетте, яхтата щеше да се движи изключително бързо и имаше опасност носът да се заби в гърба на някоя вълна, позволявайки на предидущата в неудържимия си ход да повдигне кърмата с реалния риск за едно хубаво „кълбо напред“!

Освен това, за да стане още по-интересно, бях решил, след интервал от едно столетие, да се състезавам с елита на големите ветроходи за далечно плаване, чиито постижения никой не бе

достигнал. За тази цел трябваше да се погрижа да увелича скоростните си възможности. Освен това исках и да очовеча тази машина, в която щяха да изтекат в самота доста месеци от живота ми.

Така, с вече „определени“ основни цели и внушително количество гъсто изписани страници с всичко онова, което трябваше да се свърши, купи или намери, аз си сложих най-хубавата вратовръзка и отплавах за Париж. Зимата беше сурова, пролетта позакъсня... Но като е способен човек, всяко нещо си отива на мястото и накрая успях да събера необходимата техническа и финансова помощ.

От финансова гледна точка победата в Нюпорт съвсем не ме успокояваше относно бъдещето. В най-добрия случай тя ми разрешаваше, и то с големи усилия от моя страна, да ликвидирам с миналото, или казано на търговски език — ликвидация на пасива.

Никога няма да забравя също и сърдечните и делови меценатства, тази неизменна помощ, само и само делото да бъде завършено както трябва. Дълго ще си спомням за момичето, което уши щормовото ми ветрило — ветрилото на последната надежда, ветрилото, което се използва тогава, когато никое друго вече не може да издържи, а трябва все пак да се пребориш с бурята. Спомням си работилницата „Тонер“ в Лориан и сериозното момиче, приведено над моята съдба. Дъщеря, внучка и правнучка на рибари, тя вшиваше във ветрилото всичко онова, което бе наследила от тях. Независимо дали щеше да работи старателно, като бод след бод влага цялото си същество и уменията на пръстите си, или пък недотам грижливо, това нямаше да промени заплащането в края на месеца. В плата тя вшиваше своята почит към морето или може би всекидневната тревога на майките и бабите, живели преди нея, очаквали завръщането на моряка.

Хиляди пъти получих такива доказателства за добросъвестност, като се започне от заварчика, който полага всеки шев с нещо повече от уменията си, с цялата си съвест, защото знае, че от това, което върши, зависи дали океанът ще избликне под краката ми там, където спойката не е изрядна ... и се свърши с всички други! А техниците, които ми помагаша... Индустриалците, които ми поверяваха своите съоръжения... Приятелското меценатство или ентузиазмът на сдруженията, които искаха просто да помогнат на един младеж, който в края на краищата, въпреки грижливо изготвената си документация, едва ли можеше да им предложи нещо повече от вярата в успеха си.

И все пак тук трябва да вмъкнем онова понятие, което може да се класифицира като „търговско меценатство“, ако изразът не предизвиква насмешка. Става дума за нещо съвсем различно от традиционната реклама. Класическият рекламен агент например купува място в плакат, вестник или радио и очаква точно попадение — сиреч рентабилност. Това е царският път в рекламата, отъпканият път, по който знаеш, че стреляш ли, не може да не улучиш.

С предложението на Кола се навлизаше в друга игра, при която възнаграждението се получаваше от риска. Можеше да не се върна или по време на пътя да преценим, че имам по-неотложни работи, отколкото например да поддържам радиовръзката.

В тази област имах договореност с ЛРТ (Люксембургското радио и телевизия) и с Рикар, който осигури във финансово отношение радиовръзката. Очевидно е, че за тях важното беше да ми помогнат каквото и да става. Ако въобще са „пресмятали“ риска, то е било в най-общия смисъл на думата. Може би Рикар просто искаше да покаже компанията си в благоприятна светлина, но макар да има хиляди начини да бъде сторено това, никой не поиска от мен да нося мастиченожълтата фланелка, нито при пристигането си да поема традиционната чаша! Кой каквото ще да казва, но още от началото се виждаше устремът на този човек, който бе решил да повярва в един хубав проект, чиято романтика може би го отвлечаше от всекидневието. Той рискуваше да дава обяснения на административния съвет, ако поетите задължения се окажеха непосилни за мен. На мен също не ми беше трудно да пресметна, че за развитието на състезанието по за предпочитане е да не губя един или два часа за осъществяване на радиовръзката или дори да обявя апарата за повреден, когато предпочитам да си почина. Приветствам проявите на голямо доверие.

Патрик Рикар и Люксембургското радио и телевизия финансираха моята усъвършенствана радиоапаратура, която въз основа на тристранната ни договореност щеше да донесе на всеки от нас точно претеглени придобивки... „претеглени“ е именно думата, защото трябваше да взема на борда си около един тон допълнителен товар. Аз печелех по отношение на сигурността, а ЛРТ — последните новини, които може би щяха да бъдат интересни за слушателите. За Рикар



запазих завинаги образа на забележителен меценат и покровител на приключението...

По същия начин „Креди Агрикол“ направи необходимото за преустройството на яхтата срещу предимство в информацията за детско-юношеските вестници. В „Тентен“ щеше да се уреди игра с награда за победителя — пътуване до Сидней.

Благодарение на всички тези помощи „Пен Дюик IV“ можа да се завърне в Лориан в корабостроителницата на Периер. Тамошните хора го бяха построили през 1968 г. и тяхна беше заслугата за петте години качествена и изключително успешна дейност. Приеха го въпреки голямата си претовареност.

Един огромен кран на „Сотрама-Кардие“ повдигна като перце тримарана от водите на рибарското пристанище и внимателно го постави в края на корабостроителницата, почти напреки на прага на платнарницата „Тонер“.

От този ден нататък, във все по-стегнати редици, семейства Кола се впусна в атака, а материалите не преставаха да прииждат непрестанно. В скоро време „Пен Дюик IV“ бе превърнат в алуминиев скелет, оголен от цялото стъкмяване, оборудване, вътрешна облицовка и апаратура. Дик Тонер, главният водач, беше в стихията си сега, когато имаше помощници дори в неделя и празниците, но не бих казал същото за останалото гостоприемно домочадие.

Андре Алегр, конструкторът на яхтата, трябваше да остави за известно време южното слънце, за да следи на място проектираните изменения по тримарана. Доста бързо се споразумяхме за формата и ъгъла на атака на отражателите, които щяха да се монтират на носовете на яхтата. Студената пот, която ме е избивала няколко пъти, докато препусках с попътен вятър в бурно море, отдавна ме навеждаше на някои практични идеи, които за мое голямо удоволствие съвпадаха с вижданията на Андре, който ревностно следеше новостите в своето изкуство.

Тези поставени като мустаци отражатели увеличаваха носещата повърхност и щяха да се стремят да повдигат яхтата, когато гигантските вълни при нос Хорн се опитат да я претърколят. Тогава предната връзка, оформена с по-голям ъгъл, щеше да действа като предпазител на сабя.

Нямаше проблеми и за същността и подробностите около още една, четвърта свързка, утрояваща и облицоваща предната тръба — тази първоначална връзка за усиляване, която трябваше да се завари в средата на разстоянието между вълнореза и първата свързка и да поема напрежението, когато пътуваме не само срещу вятъра, но и срещу вълните.

След като стигнахме дотам, определихме и облицовката на основите на връзките върху плавоците, мястото, където ударите на вълните се превръщат в красиви пръски, които същевременно са и твърде ефикасни спирачки, особено при страничен вятър. Дълго трябваше да работим с ножиците, сума картон отиде, понеже нямаше достъп до изследователски басейн, а трябваше да намалим завихряннията от плавоците.

Какви бяха опасностите при самотно околосветско плаване?

Най-първата от всички, разбира се, и най-важната е да не паднеш зад борда. Познавах предпазните мерки, няма нищо по-добро от това да си отваряш очите и да закачаш осигуряващото въже.

Опасността от сблъскване с някой друг съд в открито море скоро щеше да намалее, като навляза в по-малко посещавани райони.

Оставаха счупването на мачтата и обръщането.

За да намалая опасността от счупване, окачих поотделно такелаж на новите мачти. Ако една от двете поддадеше, малко вероятно беше и другата да я последва.

Що се отнася до обръщането, за момента възлагах най-големи надежди на предпазните мерки чрез подготовка на усъвършенстваната радиоапаратура. Имах радиобуй за бедствие; издърпваш антената натискаш едно копче и бибиканията излитат сами като сигнали за SOS, които могат да бъдат уловени от самолетите на техните УКВ-честоти за бедствие. Имах авариен предавател с телескопична антена и антена с хвърчило, които можех да захранвам, въртейки една манивела, дори и в случай че акумулаторите се намокрят. Впрочем те бяха пригодени да работят и обърнати наопаки — благодарение на една система от запушалки с оловни тежести. Този водонепроницаем радиоконтейнер е задължителен за всички търговски кораби и след като ремъците се затегнат и се завърти манивелата, сигналите за бедствие на международната честота 2182 предупреждават корабите, които

непрекъснато дежурят и които и без това не могат да не бъдат предупредени от своята автоматична система.

Със запасите, които предвиждах да взема, дори да не успеех да се свържа с никого по радиото, моята яхта, макар и обърната, щеше да представлява спасителен сал, който — нямаше да ми остава нищо друго — щях да пусна да се носи, докато стигне до най-близката суша или до първия корабен маршрут.

Към тези не съвсем безобидни неща трябва да прибавим и направата на две водонепроницаеми прегради в централния корпус. Едната, зад носовата преграда, щеше да изолира цялата предна част, а другата, непосредствено при входа, с водонепроницаемата си врата щеше да осигурява достъпа в кокпита.

Трябва да отбележа и усиляването с комингс на предния люк, подсилването на релингите, двойните осигуряващи проволки по палубата, новите държачи за такелажа на измененото стъкмяване, релсите за стакселите на грота и бизана, шверта, проверката на рулевата система, командния пункт, повдигнат и подсилен с оковки, защитен от западните вълни под плексигласов купол... Вътрешният команден пункт значително намалява опасностите. И за най-неосведомените читатели е очевидно, че възможностите за изолация са много по-големи за рулевия, който не е изложен на вълните през всичките 24 часа на денонощието и не се мятат от резките накренавания, които, подпомогнати от някоя по-стръмна вълна, събарят яхтата. Да не забравим степсовете на новите мачти и хилядите други неща...

За щастие в Лориан не липсват помощници. Екипите на S.A.F. подсилиха момчетата на Периер, които не мирясаха, откакто при изпитанията за водонепроницаемост бяха открити сериозни слабости в плавоците. Трябваше да се направят широки странични отвори, да се подхване оттук и оттам, да се заглади или подсили, но най-важното беше да се прегледа разпределението на десетте водонепроницаеми отсека — водонепроницаеми до... изпитанията!

Тези изпитания бяха венецът в моето излизане на сцената като носхорновец. Комисарството за атомна енергия беше преценило, че има възможност да се приложат във всекидневната практика методите, разработени от службите за сигурност и поддържане на централите. Под ръководството на инженер Роже Пеклие екип специалисти от

Пиерлат се нагърби да състави „здравословния“ бюлетин на моята алуминиева плетеница и да открие дори и най-малките шуплички, поддавания и умора на метала.

Благодарение на една специална апаратура отсеците един след друг се изпразваха, за да се вкара в тях азотен газ, който, минавайки дори и през най-незначителната дупчица или най-малкото кратерче от корозия, предизвиква виолетово оцветяване на яркожълтия проявител, нанесен отвън с пистолет... Големият тримаран наистина видя и пати. Пуснати бяха в действие и ултразвукова и рентгенова техника.

Последната процедура откри между другото и опасна липса на дълбочина в заварката на един прът от връзките. Към актива на „пропяването“ на азота, разбира се, трябва да се притурят и ужасните открития по плавоците, а също така и откриването на десетина корозии, разположени все по корпуса, и за мое най-голямо облекчение — на няколкото пробива в основата на кладенеца на шверта, които от две-три години ми костваха всяка седмица по няколкостотин безполезни удара с помпата.

Да предположим, че се намирам в открито море пред Португалия и при остър курс спрямо свеж вятър, поради силното натягане на ветрилата, в предницата на всеки плавок в основата на съединенията се отваря по една голяма пукнатина... Ще бъда ли принуден да се откажа? Разбира се, че не! В никакъв случай! Нали нахлулата вода няма да може да влезе в другите отсеци! И така ще върви! Ще се осланям на бъдещето. И толкова! Хиляди благодарности, господа!

Новите осигуряващи апаратури бяха доста тежки и можеха да намалят състезателните способности на яхтата. За да се компенсират тези килограми, трябваше навсякъде, където е възможно, да се опита максимално олекотяване чрез пробиване на дупки.

По това време, затваряйки своя кръг около света през Четиридесетградусовите ширини, в Лориан се прибра една друга яхта, птица на носовете.

Лоик Фужерон бе изкарал тежко на борда на „Капитан Браун“, но загрубелите му ръце и лицето му говореха за един добър преход. Между него, пристигащия, и мен — заминаващия, веднага се установи връзка. Яхтата му беше отрупана със скъпи хитрини, чието действие той ми обясни. Заедно прегледахме моя тримаран относно

сигурността. Лоик хареса отражателите, но виждах, че нещо го тревожи. Когато видях в корпуса отвора за лага, веднага му олекна:

— А, ето оттук ще можеш да вземаш въздух и да провреш антената в случай на преобръщане. Но защо не отвориш в дъното на яхтата една шахта, за да може да се минава и оттам? Нали знаеш как, с един капак, стегнат с крилчати гайки.

В централния корпус бях направил водонепроницаемо жилищно помещение, откъдето в случай на нужда можех да управлявам яхтата и да живея, там можеше да се съхраняват храната, водата, радиобуят за бедствие, акумулаторите и главната радиостанция, които бяха пригодени да работят и обърнати с главата надолу. Предвиждах и едно устройство с надуваем балон на върха на мачтата. Но Лоик беше далновиден; липсваше аварийен изход, без който нямаше да съм спокоен. Накарах да направят този „спасителен отвор“, който в случай на преобръщане щеше да ми позволи по-точно да преценявам развитието на събитията: само като се отвинтят няколко болта, в помещението можеше да се вкара въздух, а след това щях спокойно да извадя антената на радиото и да предавам на честотите за бедствие.

Малко по малко, в продължение на месеци, списъците бяха очистени. Но трагедията при всички подобни списъци е, че те са като бъчвите на Данаидите — колкото и да зачеркваш отгоре, още толкова се прибавя веднага отдолу: обработка на повърхностите и цялостно боядисване отвън и отвътре, топлоизолация и облицовка на централното помещение, нови мачти „Албер Кьодве“. Бизанмачтата стана по-масивна, самостоятелно закрепена с ванти. Гротмачтата е с метър и половина по-голяма, което значи, че и повърхността на ветрилата ще бъде по-голяма. Съоръжена е с осем фала, два топенанта, две фаленки. Доставеният такелаж „Сарма“ може да се монтира, преди да се вдигнат окончателно мачтите. Електрическата инсталация беше направена от момчетата на С.С.Е.Е. ей така, като на шега. Господи! Пристигат радиостанциите и корабоводителските помагала, също като за малък товарен кораб, но без радара, изхвърлен заради тежестта си във височина. Не съм нито Тарзан, нито някой супермен и вярвам само на такива неща, като метеорологичните карти, линиите на дълбочините и радиопеленгите...

Ах, тези списъци! Електроагрегатите, танковете за гориво и отопление, изменения в битовите съоръжения, нов фитинг, регулатор

на халса, електроника, устройство за управление заедно с всичките допълнения за управление от кокпита с румпел или от вътрешното помещение с щурвал, електрически автопилот или механичен... Стотици часове с майсторите, с приятелите, дошли да помогнат с по нещо през уикенда, и винаги, когато най-малко го чакаш, идва Жорж Кермабок, който зад голямата си рижа брада на околосветски пътешественик и открития си поглед крие гениалността си — той е специалист по механичните устройства. С неизчерпаемото си вдъхновение идва „президентът“ Дьо Мора, шампион на многокорпусниците, чиято федерация ръководи! Албер, Жоел, Патрик, Кристиан, Клод, Пти Луи, всеки един от тях се включваше в работата, също и моят по-малък брат Джеф, който вече бе имал възможността да размисли върху сладките евфемизми на „удоволствията“ от времето на подготовката за Трансатлантическото състезание, но отново се хвана на въдицата и пожертвува ваканцията си. Всред грохота на компресорите, ослепителните светкавици на аргоновите заварки, прахоляка от кея или дъжда от небето и вонята от рибната борса цареше атмосфера на надпревара с времето, но всичко ставаше на фона на едно топло приятелство, което придаваше дълбок смисъл на това начинание.

Би трябвало да разкажа още и за това как след техническата подготовка взех предохранителни мерки и за... човека. Не поради някакво недоверие към пилота, а защото в трудните часове е необходимо да вложиш всичките си физически и морални сили. С една дума, яхтата трябваше да се очовечи за безкрайните часове на самота, трябваше да се създадат удобства за човека, за неговата сигурност. За да бъде по-устойчива, понякога душата има нужда от малко нежност и топли чувства.

Премислих всички възможности за бъдещия ми живот. Насочих усилията си към създаването на известна интимност: най-вече към вътрешната декорация на помещенията, към „кухненския кът“, продуктите, които трябваше да взема... евентуалните грижи за тялото, аптеката, която трябваше да се предвиди. Предстоеше ми да се боря със самотата — с какви средства щях да я отстраня? А неизбежните големи студове, техниката и уредите, които щяха да ми помогнат да устоя...

Но моята преоборудвана и прегледана яхта нямаше търпение да тръгне по морето. Когато водата закипи зад кърмата, сигурно щеше да има случаи да си припомням някои аспекти на кулинарията. Радиото щеше да ми помага в минути на тревога или страх. И какви ли не още предпазни мерки измислях, за да обърна всички шансове на своя страна.

И така, да забравим как сновях от Лориан до Париж, за да върви интендантството, как с развята риза и вратовръзка в джоба възсядах самолетите, изминатите километри по пътищата, нощите по влаковете... за да вдигнем чаша с пунш за пускането на вода на „Манюрева“ под звуците на таитянските китари. В напевния език на полинезийците се произнася „манурева“ — „птица на пътешествията“. Това име бе изписвано открай време като заглавие върху всички скици с молив на моята яхта на мечтите. След толкова грижи, изменения и подобрения тъмносиният тримаран бе готов за Великите носове, той се бе превърнал в истинска Манюрева — птица на пътешествията.

### **3. „КУРС КЪМ НОС ДОБРА НАДЕЖДА“**



## СЕН МАЛО, БАСЕЙНЪТ ВОБАН, СЪБОТА, 8 СЕПТЕМВРИ

Ръстът на капитан Готие, гротмачтата на „Международното сдружение на капитаните за далечно плаване — носхорновци“, надвишава с една глава тълпата по пристана, която се отстранява и му дава път. Той разгръща една пожълтяла и овехтяла от прегъване морска карта.

— Ален Кола! С тази карта двадесет и два пъти се е минавало край нос Хорн и всеки път — успешно, поверявам ви я с молба да я върнете!

От радост не знам къде да се дяна, а отвързаната „Манюрева“ вече се отдалечава от почернелия от народ кей Дюгюе Труен. Там са родителите ми, приятелите, другарите и всички онези хора, които бяха отделили от времето си, за да ми пожелаят попътен вятър.

След шлюза, един халс на спомените: към Динар от другата страна на Ранс, откъдето петнадесет месеца по-рано бе потеглянето за Трансатлантическото състезание.

Върху масата за карти разтварям дебелата ученическа тетрадка с червени корици, чиято двадесет и първа страница завършва с лаконичния и леко разкривен надпис: „00:15 GMT<sup>[1]</sup>, прекосих финала...“

Обръщам страниците и внимателно разчертавам колонките: за часовете, за вятъра, морето, курса, изминатото разстояние и оставям малко повече място за наблюденията. Горе, след датата, вместо отбелязаното „От Плимът за Нюпорт“ сега следва: „От Сен Мало за Сидней“.

С божията помощ!

Лек ветрец ни извежда от канала в сивотата на мъгливата вечер. В тетрадката отбелязвам: Час — 17:50. Вятър — СИ. Море — тихо. Курс — по-хубав не може и да бъде. Лаг — 0311. Наблюдения — излизаме от Сен Мало.

Корабите, които гордо ни ескортираха, се връщат един по един към брега. При Виьо Бан кланът Кола се изравнява за последен път с „Манюрева“, часът е 19:15, после милите силуети на свой ред се стапят към створа на Ла Балю с Ба Саблон.

Ето те сам, моето момче, с 14 000 мили пред вълнореза и вместо да гледаш назад, вземи да поправиш тези ветрила, поставени дявол знае как...

В 20:30 часа силен гръмотевичен шквал ме принуждава да сваля бизана. Гледай ти, четири лати от грота са строшени... хубаво начало!

В 22 часа, след като минах между Барнуик и Ле Рош Дувър, започвам да качвам отново по тихо море и вдигам бизана. В момента, в който завършва първият ми ден, вървя със 7 възела. Щастлив съм.

---

[1] Средно гринуичко време. Б.пр. ↑

## НЕДЕЛЯ, 9 СЕПТЕМВРИ

Разполагам с цяла нощ, за да премисля пътищата, по които съм тръгнал, да пресметна средните скорости, да се утеша с полуувереността, че на мен се падна да бия рекорда на Чичестър. Картината на изпращането в Сен Мало още живее в мен. Сен Мало! Старо пристанище на носхорновци, напомнящо също и за тримачтовите кораби от миналото, които плаваха под ветрила по търговските пътища. Ще следвам тяхната диря и ще се опитам да достигна техните фантастични средни скорости. Като тях ще удължа пътя си в Атлантика, като мина далеч от Канарските острови, далеч от Дакар и от островите Зелени нос. Ще прекося Черния котел и Екватора и ще се спусна по Южния Атлантук срещу югоизточните пасати. Ще мина далеч от нос Добра Надежда и ще продължа пътя си през Ревящите четиридесетградусови ширини на височината на островите Амстердам. Ще прекося Индийския океан и ще се изкача до Сидней — края на моя първи етап. 14 000 мили за по-малко от три месеца: за да бия средната скорост на „Къти Сарк“, трябва да стигна за 80 дена; ако искам да развенчая Чичестър — за 106 дена.

Тъй като потеглих на 8 септември, ще мога да срещна пред Уесан големите класически яхти от организираното от англичаните околосветско състезание „Уитбред“.

Докато се спускам по Атлантика, за мен ще бъде истинско удоволствие да изпитам преустроената си яхта, сравнявайки я с големите еднокорпусници, които според изискванията се управляват от минимум шест души екипаж. Повечето от тези модерни машини вървят много бързо и сигурно отново ще се срещнем в следващото Трансатлантическо състезание през 1976 г. Ето как ще мога да си изградя точна представа за поведението на моята яхта и да си направя полезни заключения!

Всъщност R.N.S.A.<sup>[1]</sup> (Royal Naval Sailing Association) организира това фантастично ветроходно състезание в четири етапа: Портсмът — Кейптаун — Сидней — Рио де Жанейро — Портсмът, или общо 30 000 състезателни мили.

Във всеки етап класирането ще се изчислява, като се взема предвид „хандикапът“ (на английски — „рейтинг“), определен за всяка яхта. Хандикапът отчита дължината на яхтата, ветрилната повърхност, водоизместването, коефициента на стабилитета и още други параметри и позволява пресмятането на едно „коригирано време“. Така яхти с различни големини могат да се състезават на равни начала, поне на теория.

По океана щях да имам компания, затова се постарях да събера малко информация за хората и яхтите.

„Бъртън Кътър“, английска: най-голямата яхта, двадесет и четири метра голям алуминиев кеч. Шкипер: Лесли Уилямс, един от силните в Трансат 1968 г.

„Грейт Бритън II“, английска: великолепна двадесет и три метрова яхта, смята се, както и „Пен Дюик VI“, за фаворит. Шкипер: Чей Блайт, подпомогнат от дванадесет парашутисти. И той като Табарли е военен и освен другите си прояви прекоси Атлантика с гребане и направи учудваща самотна обиколка на света под ветрила без спиране.

„Адвенчър“, английска: дълга седемнадесет и половина метра, стъкмяване — шлюп. Принадлежи на британския военен флот и ще се управлява от четири екипажа, които ще се сменят на всеки етап. Между шкиперите са Пат Брайън и Рой Мулендър.

„Бритиш Солджър“, английска: стоманен кеч, дълъг седемнадесет и половина метра. Управлявана от екипаж от сухопътната армия, който ще се сменя на всеки етап. Това е бившата яхта „Бритиш Стийл“, с която Чей Блайт извърши околосветското си плаване, а на четвъртото Трансатлантическо състезание през 1972 г., водена от Брайън Кук, тя се класира на четвърто място.

„Секънд Лайф“, английска: двадесет и един и половина метра кеч с екипаж от млади хора, които са наели яхтата, за да участвуват в състезанието. По време на последното Трансат тя бе водена от холандеца самотник Жерар Джикстра, което е истинско постижение, защото за управлението на този тип яхти при състезание са необходими от десет до четиринадесет души.

„Саюла II“, мексикански конкурент: проектирана от знаменития конструктор на състезателни яхти Стифънс. Дълга деветнадесет и

половина метра, тя е стъкмена като „СВАНС 65“. Мексикански шкипер: Рамон Карлин. Заедно с „Адвенчър“ се смята за аутсайдер.

„Пен Дюик VI“, френска: последната от семейството на „Пен Дюик“, рожба на опитите на Ерик Табарли. Дълга двадесет и два метра и двадесет и пет сантиметра, алуминиев корпус, ветрилна повърхност при попътни ветрове — 600 квадратни метра. Великолепен състезателен звяр, проектиран от Андре Мори.

„Крите“, френска: двадесетметров кеч, изработен от формовано дърво. Френски екипаж. Шкипер: Мишел Малиновски, след него Ален Гликсман.

„33 Експорт“, френска: алуминиев кеч, дълъг седемнадесет метра и половина, двама съшкипери: Доминик Гюйе и Жан-Пиер Миле.

„Гран Луи“, френска: осемнадесет метра и четиридесет сантиметра. Шхуна. Шкипер: Андре Виан, екипаж предимно семеен и много обигран.

„Джиа“, италианска: най-малкият състезател (заедно с „Коперникус“), тринадесет метра и седемдесет, прототип по конструкция на Стифънс, изработена от дърво и стъкмена като шлюп. Шкипери: Джорджо Фалк (собственик) и Лучиано Ладавас.

„CS et RB“ или „Коала“, италианска: една от серийните „Коала 50“, дълга петнадесет метра. Шкипер: Дой Малингри.

„Тауранга“, италианска: седемнадесет и половина метров „СВАН 55“, стъкмен като йол. Шкипер: Ерик Пасколи. Полуфренски, полуиталиански екипаж.

„Коперникус“, полска: най-малката яхта в състезанието, построена от дърво. Стъкмяване — кеч. Полски шкипер: Зигфрид Перлиски с екипаж от пет души.

„Петер фон Данциг“: седемнадесет и половина метрова яхта, построена в Германия през 1936 г. от най-прочутия навремето конструктор Хайнрих Грюбер. Шкипер: Райнхард Лаухт. Екипаж: студенти от Кил.

„Отажио“, полска: дълга седемнадесет метра и седемдесет сантиметра. Първата от серията шест яхти, построени от четиримилметрова стомана. Шкипер: Чедислав Пиенкава. Екипаж: осем души, от които една жена — дъщерята на шкипера, всичките служители от корабостроителен завод.

Какво от това? Много би ми се искало и аз да участвам в състезанието... Но моята яхта с централния си корпус и двата странични стабилизатора не се вмести в правилата за измерване, които позволяват да се изравняват, да речем, по-конвенционалните ветроходи. Освен това по средата на втория етап от моето пътуване имам лична среща с нос Хорн. За нея сигурно ще потегля от Сидней в края на декември или началото на януари след приблизително едномесечен престой. Ще поема курс южно от Нова Зеландия и след това направо към нос Хорн. Великият миг! Голямата опасност! „La hora de verdad“ на матадора; този тесен проход между Американския и Антарктическият континент, където морето се стеснява и втурва своите бури в атака срещу нахалника. След това изкачването по Атлантика, като се придържам усърдно към средата на океана, за да пресека пътя, по който съм потеглил. Този последен преход сигурно ще е лесен за преодоляване — като правата линия пред трибуните след голямото „бягане с препятствия“.

Ще срещам яхтите от състезанието, които също ще държат курс към нос Хорн. Но най-същественото е, че благодарение на тях ще разчитам на оптимални условия на сигурност, които нямам право да пренебрегвам. Всъщност британският флот щеше да се погрижи да осигури проявата. Значи, щях да плавам като самотник, но заобиколен от двадесетина състезателни яhti, които се наблюдават от флота на нейно кралско величество.

В този неделен ден вече двадесет пъти премислям състезанието си и... майсторя счупените вчера четири лати на грота — добро упражнение за раздвижване на ръцете...

Към 17 часа. Морето е спокойно и пътувам само с 2 възела. Поемам към открито море, за да поспя два часа. В 22 часа условията са почти същите — нова порция сън. Установява се някакъв ритъм.

---

[1] Кралска флотска асоциация по ветроходство. Б.пр. ↑

## ПОНЕДЕЛНИК, 10 СЕПТЕМВРИ

В 8 часа установих първата телефонна връзка. Разговарях с големия си брат — Кристиан. По обяд отминах Уесан всред мъгла и ... ентузиазъм. Два часа по-късно първа връзка с Люксембургското радио и телевизия, след което най-после отделих време за сън. Събудих се вечерта и видях небето изчистено от мъгла...

Свързвам се с родителите си по телефона: още не съм заминал!

С насрещни курсове край мен минават няколко товарни кораба: още не съм сам!

Така започнаха няколко вяли дни, през които се възстанових от умората, насъбрала се по време на подготовката.

През първата нощ небето бе чисто, а морето — тихо. По един път, овехован от товарни кораби, достигнах няколко максимални скорости от 12 възела. Използвах времето да доподредя всичко и да дооправя центровката на ветрилата.

През следващата нощ небето бе великолепно, цялото прорязано от светкавици. След това на смяна дойде силна лунна светлина, предсказваща затишие. И действително в 7 часа, изпъстрен в нежнорозово, изгревът потвърди предсказанията ми.

В четвъртък, според радиопеленгованията ми, цялата сутрин обхождах нос Финистере. Много рано минах на стаксели, но се измокрих до кости от силните шквалове. Следобед влязох във връзка с един мой приятел, гостилничаря Роже Бушие от Пор Сен Жермен, след това с Теура. Обиколката на света започва с „обиколка“ на близките...

Към края на деня си позволих един хубав сън. На другата утрин, след като направих поворот и минах на тежка геноа, преживях неочаквана среща. Качих се на палубата с размътени още очи и разбъркани коси — доказателство за солиден сън. Въздухът бе чист, пътят — широк. Хванах се за леера и разкрячен, полях доброто настроение. Тогава, съвсем близо до яхтата, може би на един кабелт, съвсем бавно се издигна някаква черна клокочеща тръба. Без да престава да ме наблюдава съсредоточено, тя продължаваше бавно да се издига. Засрамен, прибързано сложих край на естествената си нужда,

за да избягам, преди още да бях разпознал, че тази нога на гигантски калмар, застинала в закана, е шнорхел на подводница, готова да изплава на повърхността.

Когато човек е още сънен, такъв род срещи всред гейзер от пяна са способни за миг да събудят старите страхове, свързани с морски змейове. Признавам, за няколко минути, може би и само за секунди, бях малко посрамен от себе си. Прочее, изглежда, моят посетител също като мен беше изненадан от тази неочаквана среща, защото след кратко колебание прибра черната си глава и всред клокочещата пяна бавно се отдалечи.



## ПЕТЪК, 14 СЕПТЕМВРИ

През нощта една голяма вълна ме заля и през отдушника на каюткомпанията причини цяло наводнение. Преди изгрева срещнах още един-два товарни кораба.

По обяд морето се разбуди. Към 17 часа имах нова среща: един шлюп, чието ветрило разпознах веднага — I 4971. Това е един от състезателите в околосветската обиколка, принадлежащата на Джорджо Фалк италианска яхта „Джиа“. Здравно бразди пътя си на остър курс в свеж югозападен вятър. Пътуват с работен стаксел и рифован грот. Разминаваме се на голямо разстояние. Решавам да направя поворот, за да разбера как качва „Манюрева“ с всичките си ветрила от бизана до грота и тежката геноа от 50 кв. м. Яхтата е накрена, разбира се, доколкото може да бъде накрена един тримаран, но е добре новите мачти и новият такелаж да се изпитат по възможност преди Ревящите четиридесетградусови ширини.

Скоро се изравняваме, махаме си с ръце. Гордея се с моята яхта, която разсича вълните и отхвърля огненочервени пръски под оранжевата светлина на буреносната вечер. Вървя може би с два възела по-бързо и на почти същия курс... Разликата се увеличава. Скоро авансът е една миля, махаме си за последен път, като повредени семафори.

По радиото научавам, че „Крите“ е на траверс на Лисабон, пред „Гран Луи“. „Адвенчър“ е сигурно само с 35 мили пред тях.

## СЪБОТА, 15 СЕПТЕМВРИ

Сутринта мина в непрестанно сменяне на курса и в майсторене на някои дреболии: вантите, строшените плъзгуни в грота. Отбелязвам първите работи, които трябва да свърша в Сидней: скъсяване на топвантите на грота, облицоване на обтяжките, видоизменяне на обтяжките на спинакера...

Рано следобед достигам устието на Тежу.

Надвечер ме поздравява метановозът „Жул Верн“ от Хавър.

Уморен съм и включвам регулатора на халса, за да поспя малко. Този начин на управление, наричан от някои „автоматичен“ или по-точно „ветропоказателен“, поддържа яхтата на определен курс спрямо вятъра. Въздушният сектор се ориентира по посока на вятъра и ако яхтата се отклони, тогава от въздушния сектор се получава една поправка, която се предава на подводния сектор и всичко е наред... при условие че на яхтата не ѝ хрумне да гони вятъра!

Към 21 часа, когато се събудям, съзирам Лисабон, осветен от великолепна луна. Фееричната картина ме настройва празнично: позволявам си пир с руло от месо с плънка вместо кратката вечерна закуска...

Вече една седмица на море! Време е за равносметка. От тръгването, което беше в 18:30 ч, съм изминал 848 морски мили, а между точките, в които съм бил по обяд — 70 — 80 — 176 — 137 — 136 — 120 — 116 + 13. Това е рекорд! Но рекорд на бавно пътуване. Трябва да си призная, че в първите дни повече се грижех за възстановяването на силите си, отколкото за скоростта на яхтата. Изтощен от подготовката и суматохата на последните приготовления, си позволих няколко солидни порции сън и загубих няколко часа във френетично подреждане, за да си създам уют. Осем месеца подготовка не са малка „спирачка“ за бързината, трябва време, за да се изчисти шлаката. Сега ще трябва малко да пришпоря моя чистокръвен кон. Всъщност не се безпокоя много, защото изглежда, че всяко нещо ще си иде на мястото и ще влезе в ритъм, а яхтата — в своето темпо. Задминах „Джиа“ на остър бейдевинд (най-неблагоприятния курс за

един тримаран) и това увеличава самочувствието ми, не се съмнявам, че ездачът — вече във форма, и конят — със запазени сили, в решителния момент ще покажат какво могат.

Все пак имам една грижа на дневен ред: пукнатини по местата, където преходната връзка с: закрепва за плавоците. Ще трябва, да избягвам острият курсове, защото отражателите и разните „мустаци“ на носа са предвидени за попътни халсове и предизвикват напрежения, които трудно се погаждат с претоварването на ветрилата при остри курсове. За щастие намесата на техниците от С.Е.А. ме принуди да възстановя водонепроницаемостта на преградите в плавоците; влизането на вода ще бъде ограничено в предните отделения, където впръсканата пластмаса благотворно ще ограничи този процес. Мачтите издържаха убедително на изпитанията и сега не ми остава нищо друго, освен да се възползувам от затишието, което настана с изгрева на луната, и да натегна средните ванги на гротмачтата, които позволяват малка поветрена дъга, несъвместима с центровката на яхтата.

Полунощ, в безветрие съм.

## НЕДЕЛЯ, 16 СЕПТЕМВРИ

В 5 часа се качвам на палубата и си давам сметка, че някакво странно течение ме е отнесло далеч от Лисабон, чиито светлини вече не се виждат. Днес е рожденият ми ден, 30-ата годишнина — пред Португалия! Морето не ме е забравило и ми предложи, паднала върху палубата, една великолепна летяща риба, голяма колкото едра скумрия. Ще я сготвя за обяд. Знаменията на съдбата не трябва да се пренебрегват.

Отварям малкия пакет, който взех специално за този ден: шоколад, готови ястия, я гледай, една хубава книга, няколко нежни думи, охо, някаква нежнозелена поличка... Това пък какво е! Машинално я разгъвам и сгъвам... Някакъв символ? Или хубава шега? Наистина поличка, явно доставена от чужбина с луксозната си опаковка, щампована панделка. Племенницата ми, ами да, малката ми племенница от Динар, на която Теура или майка ѝ са искали да направят подарък и са го забравили на яхтата. Въздишам...

Отбелязвам: „Отпускане на гротактерцага и натягане на гротцага с три оборота. Модифициране на гротшкота.“

Към 14 часа по радиотелефона родителите ми честитят рождения ден...

Според Люксембургското радио „Пен Дюик VI“ трябва да е вече между Мадейра и Мароко, а „Адвенчър“ — 200 мили по-назад.

Към 19 часа получавам ясни метеорологични карти от бордовия факсимилен приемник. Това съвременно оборудване значително увеличава сигурността на плаване; няма вече непредвидени бури; визуализация на развитието на всяка депресия върху руло каолинова хартия, която писецът обгаря според дошлите отдалеч странни сигнали.

В 21 часа морето е все така тихо, но регулаторът на халса тегли много наляво, а трябва да се спускам, затова минавам на управление с електрически автопилот.

## ПОНЕДЕЛНИК, 17 СЕПТЕМВРИ

Започвам деня с голямо излежаване... Ако искам да се конкретизирам, трябва да кажа, че си позволих три часа здрав сън: между 6:30 и 9:30 часа.

Небето е смръщено. Залъгвам скуката в подготовка на предвидената за 11 часа радиовръзка с ЛРТ. Чуваемостта е великолепна. Веднага след това идват новините от състезанията. Научавам, че от снощи „Пен Дюик VI“ е начело; стигнал е до височината на Казабланка. След него на 100 мили разстояние идва „Грейт Бритън“.

Уточнявам местоположението си:  $36^{\circ}10'S$  и  $10^{\circ}20'W$  — почти на височината на Гибралтар. Един лек, твърде симпатичен ветреца ми позволява да се придвижа нелошо на юг и така да наваксам закъснението си.

Продължавам, описвайки как е протекла седмицата. Нашироко разказвам за срещата с подводницата, която разсмя събеседника ми. Обяснявам, че местонахождението на Табарли ми изглежда логично, защото той е щурмовак, а и „големите яхти вървят бързо...“

Продължих моята лекция по корабоводене за начинаещи: „Ще се погрижа да наваксам закъснението. Но аз съм сам, докато те все пак са цяла дузина на всяка яхта. Докато спя, яхтата прави почти каквото си иска, защото няма кой да се възползува от благоприятните промени във вятъра. Моят проблем е вятърът. Когато има вятър, яхтата поддържа курса си чрез автоматичен регулатор на халса, но когато вятърът е слаб, променлив или почти никакъв, както през последните дни, за самотника това е цяла трагедия: яхтата се лута по всичките четири посоки на хоризонта и би трябвало да стоя на руля двадесет и четири часа в денонощието, което, разбира се, е невъзможно. Но се надявам да стигна малко по на юг, където непременно ще намеря пасатите, достатъчно постоянни и достатъчно продължителни ветрове, които духат от североизток...“

Дали учителското ми призвание ще се възражда пропорционално на приближаването ми до Сидней?

Тогава моят събеседник се загрижи дали времето ми тече бавно. Както повечето хора, той Сигурно си мисли, че в очакване на пасатите в самота силно се скучае.

Съвсем не! Когато човек е съвсем сам, работата на яхтата няма край, истинска лудница е. Едновременно на руля, в кухнята, по ветрилата, корабоводене, майсторене, подреждане... Имам още поне петнадесетина дена да подреждам...

В сравнение с по-рано сега слушам много повече музика, повече информации... Може би защото придобивам домошарски навици, за които обвинявам новата десетилетка, която наченах...

Накрая признавам, че поради липса на друго, тази седмица слушах много повече ЛРТ с надеждата да чуя гласа си. Изглежда, всички са изненадани, че все още улавям радиостанцията. Бързам да уточня, че не правя опити да хващам други радиостанции. Успокояват ме, че предаването „Кола“ ще се излъчи след сряда...

Великолепната връзка продължава контактите ми с Франция и аз съм щастлив.

Рано следобед вдигнах моите „дженакери“, вид големи балонни стаксели на телескопични гикове, върху които се навиват. Заради тази операция изтървах срещата, която имах по радиото с „33 Експорт“. Всъщност вчера влязох във връзка с този участник в състезанието, управляван от мои приятели, и дълго си бърбихме на честота „кораб — кораб“. Те също си имат грижи, но изглежда, че всичко е наред.

Съжалявам за изтърваната връзка, но не мога да прекарвам цялото си време в слушане. Съжалявам колкото от другарско чувство, толкова и поради това, че много бих искал да знам дали съм наваксал малко — нали се забавих при пресичането на Бискайския залив. Спокойното море ми позволи следобед да свърша последователно няколко дребни работи: да отпечатам една метеорологична карта, да проверя скоростомера, да модифицирам клапана на тоалетната и да прегрупирам ветрилата, да изтегля назад тежестите... и преди да завърша този спокоен, но добре запълнен ден — солиден престой в кухнята.

## ВТОРНИК, 18 СЕПТЕМВРИ

През нощта намирам яхтата в дрейф, а ветрилата — обратно издути след непредвидено обезветряване и със заден ход от 4 или 5 възела.

Свалям бизана и грота, вдигам един голям дженакер и се оправям, изпълнявайки номер на трапец заради проклетата история с един заклешил се на лошо място топенант.

Дните се проточват. През това време, на височината на Гибралтар, вятърът задуха от североизточната четвърт и „Манюрева“ полетя под двете бели крила, разпънати отпред. Трудно е да чиракуваш на два пъти по 120 кв. м ветрилна площ, но дори да изпипам обиколката през трите носа, предстои ми самотното Трансатлантическо състезание през 1976 г., а нещо ми подсказва, че там ще трябва по-добре да се напредва. Изглежда, че бъдещето принадлежи на „големите повърхности“. Затова ще трябва да подготвя преобразуването, а също и отработването например на техниката с телескопични гикове.

„33 Експорт“ се намира на 60 мили южно от Мадейра.

Седмата нощ на море ни свари, „Манюрева“ и мен, да дебнем фара Алегранца, който показва най-източната точка на Канарите — Фуертевентура. Пасатът духа силно, вълните и мракът ме карат да стоя нащрек, още повече че Източната скала е близко до курса, който съм прочертал между Канарите и мароканския бряг. Колко е слаб този фар — докато го видиш, и се загубва още преди траверса на скалата, която ми се струва, че различавам между две вълни. Записващият ехолот тихо мърка в кабината, където слизам от време на време да завъртя реостата, за да се усили следата на перото, което чертае дантелен профил. Изведнъж сърцето ми се свива. Кривата излита нагоре по хартията, хуквам на руля и го натискам с всичка сила, оглеждайки се в нощта. Източната скала мрачно дефилира покрай десния ми борд. Трудно е да се определи точното разстояние, но едно е сигурно, че ехолотът е прекрасно нещо и си заслужава труда да го монтираш на

яхтата. Часът е 4:20. Скоро дъното се загубва, скалата се стопява зад кърмата, спокойствието ми се възстановява.



## СРЯДА, 19 СЕПТЕМВРИ

В 10 часа влизам във връзка с ЛРТ и от 11 часа — с „Тентен“. Всъщност бях обещал редовно да изпращам радиотелеграми за младите читатели, които чакат фоторепортажа ми от първото пристанище. Необходимо е голямо жонгльорство, за да съставиш от директно предаване, предназначено за слушателите на една радиостанция, новини, които се излъчват само след час, но този път за слушатели деца. Прави ми удоволствие да разказвам за това, което чувствам, да споделям това, което виждам по океана.

Научавам, че „Пен Дюик VI“ е бил видян тази сутрин от Канарите, докато „Грейт Бритън“ е все след него — на 100 мили по-назад.

В 14 часа — връзка с „33 Експорт“, след което целият следобед мина в подреждане на задното помещение.

Преди да се наложи да бдя за евентуалната близост на нос Бохадор, между 18 и 20 часа изкарвам един здрав сън. Трябва също да стоя на подслушване за метеорологичните карти, но много съм уморен, ето че вече трета нощ поред съм спал само няколко часа.

## ЧЕТВЪРТЪК, 21 СЕПТЕМВРИ

Към 3 часа сутринта заспах прав. Най-последно, за мое щастие, след 6:30 ч можах да си позволя три часа покой. Сутринта измених укрепването на фаловете и топенантите, за да не се скъсат стоманените им въжета вследствие претриване в блока на мачтата.

Днес има доста народ наоколо: пресичам една рибарска флотилия, която се движи в обратна посока. По моя курс минава „Салороман“ от Хуелва. Един час по-късно се разминавам с товарния кораб „Евър Рилайънс“, чието име, странно защо, е написано с китайски шрифт.

След обяда не успявам да се свържа с „33 Експорт“. Пускам в действие приемника на къси вълни, с които мога да улавям и тиретата на точното време. Дойде най-последно ден да прокарам проводниците за антената и масата.

Вечерта се хващам, че пея на висок глас, за пръв път от началото на пътуването. Това е дванадесетият ми ден на море. Такава е магията на тропическата вечер; бавиш се на руля, за да почувствуващ, че времето върви. Все пак денят беше дълъг с това бдене за риболовните кораби, които овеховат очертанятията на континенталното плато.

Тазсутрешните три часа със избистриха разсъдъка ми въпреки вече седемдесет и два часовата вахта заради смешното ми хрумване да се промъкна между Канарите и Мароко, за да мога след това да мина напреко покрай Рио дел Оро и Мавритания. След като Доминик Гийе се намеси по време на един разговор със Сен Лис-Радио (службата за радиотелефонни връзки с корабите на море), вече връзката ми с „33 Експорт“ е редовна и ме откъсна от блажената ми изолация. Сега океанът е населен с новините от състезанието и състезателната страст се разгаря с всеки ден — всеки изчислява колко е напреднал или изостанал от другите...

Измервам дълбочината с ехолота: само 320 метра.

Наоколо е пълно с рибари.

## ПЕТЪК, 21 СЕПТЕМВРИ

Та-ти-та-ти-та-ти-ти, според радиопеленгуването Вила Сиснерос е на траверс и в спомените прелитат крило до крило великите сенки на хората от „Аеропостал“. Дебна, но не успявам да хвана метеопрогнозата от Порт Етиен.

Дните се гонят. Рано следобед, под сиво небе, прекосих Тропика на Рака. Пасатът вече се обажда. Натягането на телескопичните гикове вече е добре регулирано и ми се струва, че изпреварвам успешно.

С насрещен курс — танкерът „Уърлд Викториа“... сетне няколко товарни кораба: трябва да продължавам бдението...

## СЪБОТА, 22 СЕПТЕМВРИ

На палубата ме чакат огромни летящи риби — предстои ми богато угощение.

Към обяд внезапно вятърът задуха от изток. Морето е развълнувано, птици, риби, животът кипи и от едната, и от другата страна на водната повърхност: зона на сливане?

В края на тази втора седмица трябва да си направя равносметка — предварително знам, че ще е положителна: от обедно до обедно местоположение — 1335 морски мили, на прав път сме.

„33 Експорт“ трябва да е на не повече от 8 мили пред мен. Впрочем тази сутрин улових „Адвенчър“ и някои други, които разговаряха помежду си, и аз отбелязах местоположението им в корабния си дневник.

## НЕДЕЛЯ, 23 СЕПТЕМВРИ

Морето е облякло празничните си одежди в индигово синьо под едно слънце, което пробива неизбежните пасатни облаци — „фосфоресциращият лазур на тропичните морета...“ Жизнерадостните ескадрони на летящите риби придружават „Манюрева“, която се носи напред със своите 9 възела.

За да се отпусна, празнувам деня господен: поправам това-онова и после внимателно се зачитам в Чичестър. Преди да тръгнеш на дълъг път, много е важно да изживееш нечии знаменити пътувания, за да приемеш посредством думите всекидневната реалност, която всъщност им придава смисъл.

Метеорадиостанцията в Дакар, която успях да хвана тази сутрин, дава добро общо състояние и задоволителни прогнози.

Забавлявам се, като опитвам да уточня местоположението на участниците в състезанието според сведенията, които получавам оттук-оттам.

Вчера вечерта Би Би Си и ORTF съобщиха, че „Пен Дюик VI“ е пръв, „33 Експорт“ е втори (имам местоположението му: 13°50'С, 23°00'З), след това идват „Крите“ и „Коала F3“ (официалното ѝ име е „CS et RB“), „Джиа“... Наистина, фантастично е да следиш по картата тези малки точки, движени от усилията и силната воля на други мъже.

## ПОНЕДЕЛНИК, 24 СЕПТЕМВРИ

Хубавата светлина на Венера ме държи буден цяла нощ, още повече че е по-хладно, отколкото денем.

През деня радиочуваемостта е добра: хващам метеопрогнозите от Дакар и Париж. „33 Експорт“ току-що решително е навлязъл в архипелага Зелени нос и се движи добре, тласкан от лек вятър между островите. Сега сме на еднаква ширина и разговорите по радиото се въртят все около непоносимата горещина (отбелязвам 37° на сянка). Коментарите относно състезанието и предвижданията за времето на Радио Дакар са нескончаеми. Сутрешното предаване не може да ни настигне, затова отново се свързваме и следобед. Неусетно ключките по радиотелефона стават център, около който кръжат самотните ми дни, както изгревът и залезът на слънцето, линията на мястото, ритъмът на храненето и свещената обедна кулминация, при която от най-високата си точка дневното светило дава всекидневното местоположение на моряка, който сякаш му кади тамян с ритуалния жест на секстанта.

„Пен Дюик VI“ е на 400 мили южно от островите.

Вечерта вдигам бизана и грота, прибирам единия дженакер и приготвям работния стаксел; вечерен тоалет, който подготвя големия тримаран за по-голяма маневреност в случай на някоя ненадейна лоша среща.

И аз почвам да дебна Би Би Си за последните новини от състезанието.

## **ВТОРНИК, 25 СЕПТЕМВРИ**

През нощта прорязаният от светкавици хоризонт май че предсказва междутропичен фронт и след него екваториален застои на Черния котел.

Рано следобед научавам, че „33 Експорт“ ми е избягал с 30 мили, а „Крите“ (с която можах да говоря тази сутрин) — с 20 мили. Положението става сериозно!

Решавам се да вдигна бизанстаксела и кончето хуква!

Около полунощ край борда лудеят делфини...

## СРЯДА, 26 СЕПТЕМВРИ

Осемнадесети ден на море, намирам се точно на средата на пътя между островите Зелени нос и Екватора. Между Канарските острови и островите Зелени нос яхтата върви сама. Явно затлъстявам. Най-обикновени занимания, накъсани от солидни порции сън, особено сега, когато се откъснах от пътищата на товарните, крайбрежните и риболовни кораби. Като прекосих ширината на Дакар и се озовах самичък в сред морето, успях да изкарам няколко нощи в хубав сън. Сега се чувствам в пълна физическа форма и умората, натрупана до заминаването, се изпари.

Продължавам да си чета Чичестър...

Сега ще навляза в Черния котел — район на пълни затишия и силни шквалове. Магическо име с могъщата власт на заклинание, извикващо от спомените изчезналите силуети на големите ветроходи, които със седмици оставали приковани на едно място, с провиснали по реите меки ветрила, а после се втурвали със скок напред под удара на внезапната буря, апокалиптична, способна да изкърти рогата на бик и всичко да удави под своите водопади.

Става дума за една географска зона, широка приблизително 300 мили, която при 5° северна ширина прегражда Атлантика от запад на изток и от 20° западна дължина се разширява с приближаването на Африка. Обикновено североизточните пасати тласкат корабите от Канарите до Черния котел и той е първият „деликатен“ преход, който трябва да се изпипа. После обикновено идват югоизточните пасати, които трябва да се изкачат възможно на най-остър бейдевинд, като се избягва финаширането в антициклона на Южния Атлантук, където също има опасност ветровете да те сюрпризират с отсъствието си.

Оттук се оформят две възможни стратегии: или да се заобиколи колкото може по-отдалеч антициклонът, като се мине много на запад и достатъчно на юг, за да се компенсира това допълнително разстояние и да се хванат тежките западни ветрове от нивото на Ревящите четиридесет градуса, или да се пътува направо на остър бейдевинд срещу югоизточните пасати и да се пробва обхождането на



антициклона от изток, при което се поема рискът за няколко дни здраво безветрие, компенсирани от щедрото слънце в тези зони на високо налягане.

Във всеки случай сега пред „Манюрева“ и около нея се оформят тежки облаци: няма съмнение, вече нагазвам в Котела. Влажна, задушна топлина. Вятърът отслабва. Първа вихрушка, първи левентик. Шквалове след шквалове, от черните облаци плисват водопади. Безкрайните затишия се сменят с неочаквани вихрушки. Цялата тая въртележка изисква непрекъснато присъствие на руля, безспирно маневриране. Всеки трябва да заслужи своя Екватор.

Привечер. Привечер, обагрена в мастилено синьо. Работата на палубата става по-приятна. Сега и призори настават единствените хубави мигове от тези тежки и продължителни дни, в които тялото напразно търси хладина, а разумът — почивка.

Моят ескорт от симпатични делфини пак дойде да ме поздрави; вретеновидни силуети, преплитащи браздите си сред враждебните вълни. В тази игра се намесват и хиляди насекоми, мухи, мушички, водни кончета и пеперуди, изтръгнати от някое възходящо течение от Африканския континент.

## ЧЕТВЪРТЪК, 27 СЕПТЕМВРИ

През цялата нощ по хоризонта под звездите дефилираха бури, а сутринта дъждовните шквалове, един от които беше много силен, измиха яхтата от покрива до дъното... също и капитана.

Вечерта вятърът става южен, подреждайки обичайните за пасата облаци; прозрачни памучни бали, изпълнили небето с хубави равномерни ивици. Проклетата зона е преминала, пред вълнореза на „Манюрева“ се открива Южният Атлантук.

Вчера по обяд имах великолепа радиовръзка за запис с ЛРТ и можах да представя хубав отчет: приблизително 1400 мили за втората седмица. Значително съм увеличил средната си скорост, влошена през първите дни. Вече съм съвсем готов да бия рекорда на Чичестър. Сега имам почти четири дни аванс по неговия график на пътуване, което е много радостно, защото той имаше хубав вятър при тръгването си и вървеше много бързо. В моето радиотелефонно предаване се опитах да вмъкна поезията на този преход в хубавото пасатно време, призовавайки малките кумулуси, послушно подредени, дълбоката, жива вода, блестящите пръски на летящите риби. Разказах също и за инцидента, който стана миналата нощ на „Крите“, случка, която можеше да се окаже трагична: при маневриране разбеснелият се шкот на спинакера изхвърлил в морето един човек. За щастие той успял да се хване за въжето. Нощта била много тъмна и след като дълго го влачили подир яхтата, другарите му за щастие успели да го измъкнат. Да настръхнеш от ужас!

Изглежда, че не е закачил осигурителното си въже. Но когато ненадейно връхлети шквал, повече се мисли за яхтата, отколкото за екипажа. Трябва тутакси да се втурнеш на предната палуба, да сториш каквото е нужно, преди нещата да са се влошили. Случва се, че няма време за закачане на осигурителното въже и така стават нещастията. Ето едно общо предупреждение за благоразумие, което е валидно за всички и на първо място за мен.

Накрая говорихме за състезанието и си разменихме информации. Сега съм във всекидневен контакт с половин дузина яхти, пътуващи

успоредно с челния пакет.

По моему местоположенията са следните: по реално време начело е „Пен Дюик VI“ с хубава преднина, следван от мексиканската яхта „Саюла“, която с лакти се бори с английската „Грейт Бритън“. След това, в пакет, „Крите“, „ЗЗ Експорт“ и „Манюрева“ на вилка между тях; или аз ще ги задмина, или те ще ме изоставят. Естествено, хоризонтът, който може да се види с просто око от една яхта като моята, обхваща район не по-голям от пет километра и нямам никаква възможност да видя моите приятели (щях да напиша „противници“, дотолкова съм обзет и аз от състезателната треска).

Трябва значи да се чакат радиопредаванията, за да се разбере кой напредва и кой изостава... като не се забравя и за малката подмолна война на лъжливи съобщения!

От своя страна ЛРТ най-после ми събщи класацията по коригирано време, направена според информации, които се централизират от организаторите. От вчера е настъпила промяна: „Пен Дюик VI“ вече не е начело и според коригираното време състезателите се подреждат така: първа — „CS et RE“, втора — „Джиа“, трета — „Пен Дюик VI“, четвърта — „Крите“, пета — „Адвенчър“, шеста — „ЗЗ Експорт“, седма — „Бритиш Солджър“...

Използвам връзката, за да предам някои съобщения: вести за родителите ми, искане към Морската радиокомпания (CRM) да ми съобщят часовете, в които Радио Претория излъчва метеорологичните факсимилета, като ми посочат също и по-точни „индекси за координация, скоростта на въртене на цилиндъра, зоните, които се покриват от различните известия“ и т. н. Събеседникът ми, който, изглежда, не успява да ме следи, много естествено, ми съобщава, че за по-сигурно ще изпрати касетата със записа на Морската радиокомпания. Това е, господи, днешното мореплаване: движим се с ветрила, както едно време дедите ни, но се възползуваме от съвременната техника. Опитваме се поне!

Всички новини са добри. Последните карти са пристигнали от Лондон и са предадени на семейството ми, с което ще се срещна в Сидней. Практически всичките ми филми са продадени и няма да умрем от глад... Накратко, в този прекрасен свят всичко е наред, както на суша, така и по вода.

Освен техническата полза, която принасят, радиовръзките стоплят и душата. Колкото повече километри се натрупват, толкова повече привързаността ми към близките ми става по-силна. Всекидневните връзки между яхтите имат същия положителен принос за духа ми. Може да съм самотник, но обичам да се чувствам заобиколен и от други неща освен от морска вода!

## ПЕТЪК, 28 СЕПТЕМВРИ

През нощта ме обезпокои един малък шквал.

В 8 часа намирам яхтата с курс север (!), заобиколена отвсякъде със заплашителни щормове. Очевидно още не съм излязъл от Черния котел: това е може би вторият дял от зоната на смущенията? Подслушвам на честотите, на които ще мога да се свържа с „Гран Луи“ и може би с „Пен Дюик VI“.

Изтръгнах една линия на мястото, за да определя координатите си: 5°15'С, 21°40'З. Цял следобед управлявам под начумерен ръмящ дъжд и при силна мъртва вълна от юг, която подсказва за далечни ветрове и сякаш иде да ми се надсмее.

## СЪБОТА, 29 СЕПТЕМВРИ

Нощта изтича бавно и за кой ли път записвам в бордовия дневник, в колоната за забележки: „поворот оверцаг, поворот фордевинд“... Това вече не е корабен дневник, а „Кама сутра“ на зоната на безветрието.

Цялата сутрин небето е заплашително заоблачено и шкваловете не спират. При обедната кулминация все още съм на 4°12'С.

Следобед по време на един шквал вдигам тежката геноа...

В 21 часа се свързвам с родителите си... късче живот.

При равносметката за третата седмица на море все пак има от какво да съм доволен: изминати 1211 мили, заедно с първите две седмици това прави общо 3394 мили от Сен Мало до тук.

В моята малка червена ученическа тетрадка, тази, която съхранява корабния дневник на „Трансат“, сега вписвам щастливите и оптимистични редове: „Да даде бог все такива средни скорости!...“

Сутринта научих, че „Пен Дюик VI“ е прекосил Екватора. Следват го „Крите“ (на ширина 2°22'С), „33 Експорт“ (2°31'С), докато „Джиа“ (5°30'С) тъкмо излиза от затишията.

Следва седмица на добрата стара рутина в открито море.

Няколко пъти влизам във връзка с ЛРТ, без да успеят да ме запишат поради лошо разпръскване на радиовълните. Дъх не ми остана да повтарям тирадите си, описващи живота ми на яхтата: мрачната и влажна атмосфера на Черния котел, шкваловете, изгнилите ми от вода ръце, влажните трюмове, които вече се разкисват, край на пресните продукти, хляба, който мухлясва и трябва да го суша на слънце, за да го режа после с ножовка, тъй като острието на ножа ми се загарява — толкова твърд става.

Състезанието е все така бурно. Не съм спрял да записвам всички осъществени радиовръзки; местоположението на състезателите и съперничеството се отразяват благоприятно върху лага ми, отбелязващ изминатите мили.

Всеки вдига колкото може повече ветрила и по всичко изглежда, че събитията окончателно са в полза на „Пен Дюик VI“, тогава най-

неочаквано дойде новината: на 1800 мили преди края големият кеч строшил мачта и се отправил към Рио. Дано никой не е пострадал. Не е малка работа да падне мачта — внезапно оплитане на проволките, натрошени рангоути, ветрила, въжета. При големия ветроход това е огромна алуминиева греда, висока приблизително двадесет и пет метра и тежка почти един тон, която се сгромолясва заедно с километрите стоманени проволки и стотици квадратни метра ветрила напреки на палубата, където в момента може би екипажът маневрира. Защото строшаването на мачта никога не става току-тъй, а когато има вятър и се маневрира. И тъй като всички яхти от околосветското състезание са пришпорени, изстисквани като лимони, понякога се случва да се скъса някое звено от тази сложна верига, която представлява яхтата със стъкмяването, рангоута, такелажата си. Тогава настъпва катастрофа. Това е законът на морето с неговите неопределености, с неговите „късмети“, както казват... но, надявам се, че никой не е пострадал. Всички се печем на един огън и аз приех строшаването на мачтата на „Пен Дюик VI“ почти като моя лична авария.

И аз си имах някои дребни проблеми, както всички впрочем, тъй като за да има добри постижения, яхтата трябва да се кара възможно най-бързо и съблазънта за „натягане“ е голяма.

От вчера сутринта съм се вкопчил за голямата геноа, ветрило, което ми дава скорост 19 — 12 възела. Изведнъж въжето, чрез което насочвам ветрилото, рязко се скъса и ето че сега тези полудели 70 кв. м трябва да се овладеят. Хубаво ще поспортуваме! Това е предзнаменование, което не лъже; когато видиш при порив да се къса великолепно въже, което издържа до 1,5 тона, трябва да знаеш, че е по-добре да намалиш темпото. Това беше леко намигване, ей там, отгоре... И аз разбрах; минах на друго ветрило, малко по-скромничко, но време му беше.

На другия ден радиовълните гъмжаха от разговори, та успях да получа някои уточнения във връзка с аварията на Табарли. По неизвестни причини мачтата се сгънала под втория чифт краспици и мачта и ветрила паднали във водата с прерязани ванти. В Ивердон, във фирмата „Еспар Нирвана“ Албер Кьодве се опитвал да направи невъзможното: за пет дни да изработи нова мачта и да я изпрати със самолет в Рио, където да посрещне яхтата.

Приех няколко телеграми от „33 Експорт“ и ги предадох чрез Сен Лис.

Моето радиооборудване започна решително да доказва своето преимущество и аз съм щастлив, че тъй лесно мога да вляза във връзка с Франция или дори с Великобритания.

На другия ден Сен Лис-Радио потвърди препращането на телеграмите и ми предаде една телеграма от „Пен Дюик VI“: „Няма ранени, духът на борда е добър.“

Радиоседмицата ми започва с великолепна връзка с Кламси, където се изрежда цялото семейство. Брат ми Джеф започва сеанса и ми дава сведения за всичко, което съм поискал. Няколко технически реплики илюстрират „високия стил“ на нашите разговори:

— Иглите за „модулог“ според Жорж трябва да са в шкафчето, което се образува в свързващото рамо под щурманската маса...

— Уредихме бутилките „Евиан“ и боята „Интернационал“... трябва вече да са пристигнали в Сидней...

— За маслото, налягане 45 е добро. Не трябва да пада под 20...

— Колкото до ареометъра, трябва да се гледа цифрата на мярката; към края на зареждането тя трябва да бъде 1250. Това значи, че щом показанието е 1200, акумулаторите трябва да се зареждат. Погрижи се това да стане бързо, защото вече си имал няколко радиовръзки. Остави го да се зарежда четири-пет часа непрекъснато...

На което трябва да отговоря, че моят японски ареометър няма цифри, а само цветове!

Няма проблеми за разхода на газьол, тъй като моят електроагрегат изразходва само 1,5 литра на час, а имам запас от 400 литра. Все пак в бордовия дневник отбелязвам колко време е работил всеки ден, за да си правя сметката.

След това си припомняме злополуката на Табарли и Джеф ми съобщава, че Албер Кьодве се надява да предаде новата мачта до идущия вторник, а Виктор Тонер преправя един грот, янки и стаксел.

Още веднъж поздрав на всички!

Вкъщи всички са добре, събрали са се за ваканцията, родителите ми и племенникът ми Александър, който според думите на Пиерет всяка сутрин се събуждал с виковете: „Давай, Кола, давай. Кола...“

— Кажете на Албер Кьодве да поумува върху модифицирането на обкова на гротмачтата. Строшаването на мачтата на „Пен Дюик VI“



ме кара да се замисля за „Манюрева“, иска ми се да подсиля мачтата назад, като сложа странични топенанти, защото се страхувам от пренапрягането ѝ при големите препускания с попятни ветрове. Но искам да узная мнението на Албер, преди да взема окончателното решение.

Следват разни домашни разисквания и поредицата от „Как си... целувам те...“ Връзката завършва с баналните фрази, които обаче стоплят сърцето ми на самотник: „Хайде, добър път, брат ми, много, много те целуваме. Всички сме с теб!... всички, хайде, всичко хубаво...“

Какви чудни глътки на топлина и привързаност, които, свързвайки се над земята и водата, ми спомнят за „големите морски птици“, възпети от поета! Развълнуван съм и същевременно доволен от поредната равносметка: 3201 мили през тази четвърта седмица. Ако не греша, средната ми скорост е достигнала 7 възела при 164 мили дневно.

Всичко е наред! Проверявам електроагрегата си: от потеглянето е работил седемдесет часа, или разходът на газьол е приблизително сто и пет литра. Остават ми още триста литра: за сто дена с по два часа зареждане, хубава перспектива.

Това плаване ми даде възможност за пръв път откакто съм на море да спя две нощи без прекъсване. Но онзи Кола, който бди в подсъзнанието, изглежда, не одобрява това нововъведение: веднъж се събудих към 3 часа сутринта, защото ми се стори, че чувам да викат името ми! Имах време да прочета няколко хубави книги: едно изследване върху рекордите на клиперите до Сидней („Патриарх“, „Къти Сарк“, „Симба“, „Самуел Плимсол“, „Родней“).

После в продължение на два-три дена изживях великолепни мигове, прекарани в компанията на капитан Вос, този дяволски моряк... след което се разочаровах, като мислех, че ще прочета някои страхотии в „Странни морски истории“... Минавам на книгата на Оливие Стерн-Верен и отново съм щастлив.

Опитвам се да разнообразя удоволствията си, отделяйки време за приготвяването на няколко хубави ястия, дори стигнах до екзотизъм с един китайски обяд с пръчици. Започнах и първите си консерви с кутия равиоли, което недвусмислено показва, че пътуването се

удължава! В сряда бях принуден да строша дванадесет яйца, само три от които бяха хубави... Затова благоразумно пуснах зад кърмата да се влачи въдица, та да си набавя натурален фосфор!

Щях да пропусна великия ден: в понеделник, 1 октомври, в 17:21 ч прекосих Екватора на 24°34'3! Разбира се, веднага разпознах на хоризонта хубавата черна линия, която опасва океана, също като тази върху големите оцветени глобуси в класните стаи от детинството ми... Всеки момент очаквах да видя как всред кортежа от наяди и тритони Нептун изплува от морето и ме спира да ми иска разрешително. Обаче никой не се появи! Утешавам се с мисълта, че може би вече съм добре познат всред морския свят: нали откакто се търкалям по Седемте морета, вече за шести път прекосявам под ветрила Линията.

Както и да е, подскачам нелошо. Доколкото знам, петте големи кораба, стигнали до Сидней за рекордното време от седемдесет и два дена, са плавали до Екватора двадесет и един — двадесет и шест дена. Чичестър взе разстоянието за двадесет и шест. На мен ми бяха нужни двадесет и два и половина.

Право да си кажа, далеч не всичко беше розово. Освен великолепните изгреви, които нежно оцветяваха пасатните кумулуси околоръст по целия хоризонт, и вихрения танц на черните и бели птици, които кръжаха около мен, докато прекосявах ятата от пируващи бонити, имаше и дни, когато духаше слаб вятър и се влачех с няколко възела в час, та дори и с по-малко. Притуриха се и разни малки повреди, които също ми отнемаха много време. Пак трябваше да си отбелязвам какви поправки е нужно да се направят в Сидней и списъкът ми започна да се удължава:

- да сменя фаловеите на стаксела и бизана;
- да помисля за два странични ахтерщага, да питам Албер за обковката на топа на мачтата;
- да поставя ракскарабини на бизанстаксела;
- да сменя ракскарабините на тежката геноа и ролките на плъзгуна на шкота;
- да направя едно пробно излизане в Сидней, за да видя как работят фаловеите на върха на мачтата и пр.

Но това са дребни работи, най-важното е да се отхвърлят милите, всичко останало е литература!

Тази относително спокойна седмица ми позволи да се вгълбя в себе си. Както всеки път, когато тръгна на път, от само себе си около мен се завъртат поредица от въпроси и търсят своето разрешение.

Колко мимолетна е победата при тая гонитба на рекорди, при тази жажда за скорост, колко крехка е и има ли смисъл?

Сам под Екватора, аз се питам, питам себе си, като се стремя да не заобикалям истинските въпроси. Изглежда, че не може в един ден, нито в една седмица, нито в часа, в който се поражда желанието, да просветне лъчът светлина върху истинските мотиви. Ето вече години наред наблюдавам морето; хилядите изгълтани мили трябваше да са породили яснота в някои изплъзващи се истини.

Трябва да се признае и могъщата скрита радост да преодолееш себе си; защо някои обичат да се борят, а други сами се отказват от борбата, защо някои предпочитат да бъдат само „участници“, а други — победители, някои искат просто да тръгнат, а други — и да пристигнат. Желание за реванш ли се крие зад усмивката, или наранено самолюбие?

Гордостта наистина е голяма, но още по-голяма е тя, когато победата е изградена със собствените ти ръце, нима мога да забравя, че аз бях знаменосецът на всички онези, които във всеки етап от подготовката на яхтата дадоха най-доброто от себе си.

Освен това, бидейки представител на стихията човешка, намиращ се сред стихии, далеч по-могъщи, аз знам, че победа няма; колкото и сили да си хвърлил в борбата с океана, ти не би оцелял, сиреч „победил“, ако океанът не е решил да ти даде тази възможност; истинският господар е океанът.

Но във ветроходството има такова широко поле за дейност, че за всички има място. Кое е общото между истинската и трудна дисциплина на самотника и спокойната разходка на туриста, който всяка вечер хвърля котва в дъното на някое спокойно заливче, докато неговата спътничка бърка с дървената лъжица къкрещата на огъня вкусна гозбица? Какво друго, ако не радостта от самото плаване, от мамещия ритъм на движението? Кой би имал безсрамието да обяви тук някаква йерархия? А суровата мъжественост при схватката, рамо до рамо в състава на екипаж по време на океанско състезание — какво богатство на преживяванията, каква възможност за изява!

Да, наистина! Струва ми се, че желанието да си най-добрият би трябвало да бъде толкова чуждо за мореплавателя, колкото желанието на най-големия клавирен виртуоз да бъде единствен изпълнител на даден композитор. Въпросът е да служиш на това, което те превъзхожда, да си изпълнител, какъвто може би съм аз, на музиката като океанска форма на хармония. По-просто казано, смятам, че става въпрос за определен стил на живот, на един начин на съществуване. Не да бъдеш най-добрият, а да дадеш най-доброто от себе си. Разбира се, всичко това съдържа и стремеж към победа, но има и нещо друго и то е по-силно — стремежът към усъвършенстване. Вътре в себе си, за себе си, да усетиш един по-добър Кола. Никак не обичам големите фрази, но за мен е важно освен представата за ветроходството да уточня и представата за самия себе си. А това значи да се проуча в движение, в процес на благотворни промени.

На море и чрез морето разбрах, че обичам да откривам нови неща. По какви пътеки — няма значение. И мога да твърдя, че в човешката им същност, в задълбочеността си, подготовки като тези за Трансат или за плаването към нос Хорн се оказаха най-резултатни в търсенето на собственото ми аз, доколкото то се развива. Другарските и приятелски връзки, които се завързват в общото напрежение, ни тласкат до дъното на нашата индивидуална същност, техниката и занаятите ни карат по-добре да разбираме хомогенността на човешкия кошер и точното място на всеки. Да научаваш нови неща, си остава най-голямото удоволствие, това е то наградата за всичко. Винаги съм мразил да бъда зрител, дори и в най-обикновения смисъл на думата. За мен е мъчително да присъствам на мач, защото се чувствам извън играта, освен ако мога да си представя, че съм на мястото на някой приятел, който тича по тревата.

Така за обиколката на Земята реших да се науча да филмирам морето. Опитвам се да документирам с тази нова за мен техника, при която една вълна трябва да изразява бурята, а един слънчев изгрев — безкрайността на нощта... и вече знам, че като се върна, ще се захвана с монтажа и с по-качественото озвучаване, с всички тези непознати области, на които се натъквам по време на плаването.

Ако някой ден ветроходството стане за мен едно обикновено повторение на усвоената техника, Сигурно ще го напусна... но дълбоко в себе си знам, че винаги ще имам какво да науча от морето.

Но да минем на по-конкретен език и да си спомним за Чичестър. Ако искам да бия рекорда му, който всъщност представлява една достойна вежа, моето намерение преди всичко трябва да бъде израз на уважение към стария морски лъв. Защото той прокара пътя, дръзна да тръгне сам през трите носа по пътищата на клиперите и показа, че това е осъществимо. Оттогава техниката еволюира, материалната част се усъвършенства; моята яхта е по-голяма и има друго оборудване... толкова неща, че дори да бия рекорда му, пак ще съм все още далеч от него. Това, което искам, е, превъзможвайки себе си, да стана достоен за примера, да стана продължител на делото и да се състезавам отвъд вековете със сенките на големите клипери.

Всичко се променя — и човешкото същество, и сърцето на човека; то може да преминава от една възхита към друга, както вълна прелива във вълната. Само от едно ме е страх — да не се оставя да ме препарират или превърнат в статуя на някоя роля или служба.

Разбира се, аз съвсем не отричам този невероятен оргазъм, какъвто е преминаването на финалната линия като победител — онова напрегнато и пълно щастие, в което потъваш и оставаш доволен, без сили.

И ето че аз, който в продължение на месеци, години се бях стремил единствено към този миг, в Нюпорт бях понесен на лъчезарния облак на великите върхове, но мигът отлетя. Обаче дълго след това аз бях в мир със себе си, по-кротък, по-спокоен; може би щастие е онова рядко съгласие между това, което сме, и това, което вършим. Но да бъдеш, значи да се стремиш към нещо. Трябва неуморно да поемаш пътешественическата тояжка. И дойде времето, когато очите ми потърсиха друг връх за изкачване, също тъй приказен, също тъй съблазнителен... чиито очертания скоро ще добият плът в издълбаните и насечени форми на една мрачна и твърда скала с плющящо като ветрило име: нос Хорн. Връх висок и възвишен, но щом бъде преодолян, разбира се, и той не ще бъде друго освен прехода към още едно изкачване. Тогава за какво е победата, ако в състезанието не дадем нещо от себе си, като кремъка, който изпуска искри под оформящите го удари на чука.

## ПОНЕДЕЛНИК, 8 ОКТОМВРИ

Луната се оглежда в морето, прекрасното небе е леко прибулено. Венера е заобиколена от свенливо сияние. Ветроходството е също и това, уви, неизказано чудно чувство да влизаш понякога в интимна връзка с въздуха, небето, водата, вятъра, слънцето и луната... може би защото слънцето не изгряваше за мен, откакто напуснах Париж.

Сутрешната метеорологична карта дава добър анализ по повърхността и аз решавам да се насоча към Тристан да Куния.

Днес вързах първите си 5000 мили при 7 възела средна скорост. Подобрил съм значи рекорда си от Трансатлантическото състезание, който беше 6 възела за 3000 мили. Все повече се подсилва вярата ми, че ще успея в моя облог със сър Франсис Чичестър и с големите клипери.

## **ВТОРНИК, 9 ОКТОМВРИ.**

Преди да си легна, нагласям ветрилата на халфвинд, 60° спрямо относителния вятър, и карам с лека геноа.

В 6 часа ме събужда аларменият звън на компаса, който сигнализира за промени в курса. Вятърът е станал по-пълен, на курс 130. Вече отдавна съм минал Черния котел и би трябвало да хвана югоизточните пасати.

През деня научих, че английската „Грейт Бритън“, която води в състезанието по реално време, е само на двадесетина часа пред мен. Празнувам изненадващата новина, като си отпускам следобеден сън от три часа, след което вдигам големия спинакер, това огромно кълбо от многоцветен найлон, за да използвам попътния вятър.

## СРЯДА, 10 ОКТОМВРИ.

Въпреки че сутринта намерих яхтата в дрейф, като че ли нагласена за североизточния вятър, за двадесет и четири часа съм изпердашил 240 мили, осъществявайки средна скорост 10 възела. Така с гръм и трясък съм преминал Тропика на Козирога под пръските и гребените на вълните, които буквално не ми даваха да мръдна от руля. Естествено, че при такива скорости не може да става въпрос да се напуска рулят. Никакъв автоматичен пилот не може да замести човека, трябва да се управлява според вълната, да се предварват движенията на яхтата. Заради едно такова пътуване, и то със скорости, които, струва ми се, още никой самотник не е достигал, съм готов да понеса всякакви жертви, всякакви неудобства.

Макар че вятърът вече утихваше, изпаднах в два автоматични поворота фордевинд<sup>[1]</sup> като финал на глисиране от 15 възела. Но какво удоволствие е да управляваш „Манюрева“ по време на сърф: вече засилена, с голяма скорост тя се носи по вълната, която се е разцепила на две и издигайки се от двете ѝ страни, поема яхтата в нещо като релси, за да ѝ придаде опияняващо ускорение! Заради тези големи препускания отложих за утре записите с ЛРТ.

Още същата вечер видях как слънцето се покрива с огромни облаци и залязва в злато и пурпур, на чийто фон още повече се открояваше шествието на бавно пристъпващите на югоизток кумуло-нимбуси с върхове като наковалня. Нямахше съмнение: депресията пристигаше.

Свалих бизана и намалих ветрилата в очакване на шквала.

Днес е празник за мен. Въпреки всичко средната ми скорост продължава да се подобрява и това ми дава увереност, че правилно съм решил да се отклоня от курса си и да мина далеч от Тристан да Куня, а след това да се отправя право към Добра Надежда.

---

[1] В смисъл самоволни Б.пр. ↑



## ЧЕТВЪРТЪК, 11 ОКТОМВРИ

От 4 часа сутринта небето изцяло се е изчистило. Южният кръст се откроява, вятърът се засилва, трябва да се опитам да продължа! Не ми остава нищо друго, освен с вдигнат бизан да се оставя да ме носи вятърът. Още веднъж си позволявам един хубав следобеден сън от три часа. В близко време съдбата Сигурно ще ме лиши от тези малки прищевки.

Събуждам се — лошо време с жестоки шквалове. Wait and see<sup>[1]</sup>! Междувременно получих хубави метеокарти от Буенос Айрес.

---

[1] Изчаквай и гледай (англ.). Б. пр ↑

## ПЕТЪК, 12 ОКТОМВРИ

Въпреки пасатния изглед на небето вятърът духа от запад — свеж вятър, и сега силно се надявам да стигна в Сидней с времето на най-добрите товарни клипери. Практически — по часове, минути и секунди, аз се вместиам във времето, в рекорда на корабите от далечно плаване и самочувствието ми е адски приповдигнато.

Тази сутрин вдигнах спинакера, сега вдигнах и големия бизанстаксел и ето плющят във въздуха 400 кв. м ветрила. Гледката е внушителна, опитвам се да филмирам тази разперена перушина...

## СЪБОТА, 13 ОКТОМВРИ

Дните текат един след друг, но не си приличат. Времето „пада“ и барометърът се изкачва!

Веднага прибирам бизанстаксела и спинакера, после вдигам леката геноа и тръгвам на остър бейдевинд. След това, към края на следобеда, тръгвам на тъп бейдевинд, на бейдевинд под автоматичен пилот, защото няма достатъчно вятър, за да се задействува регулаторът на халса или „ветропоказателят“, и със 70-те си квадратни метра геноата събаря яхтата по вятъра.

Денят завърши с едно отчайващо затишие. Мъртва вълна прекосява тихо морето от запад-югозапад.

Завършва и тази моя седмица — петата. С каква равносметка? Тази дума днес ми изглежда като горчива подигравка, по радиото чух една друга „равносметка“ — за други битки, хора бяха убити в Средния изток... Но аз, слава богу, трябва да пресметна други цифри: 1339 мили по права линия между обедните кулминации; приближавам 8-те възела.

Общо 5934 морски мили, по 169,5 мили на ден, или твърдо 7 възела.

А състезанието?

В четвъртък „Адвенчър“ съобщил, че след петнадесет дена ще бъде в Кейп. Според „Гран Луи“ класирането по коригирано време ще бъде следното: „Адвенчър“, „Крите“, „Джиа“... а „Пен Дюик VI“ трябва да е сега, по новия си курс, на 400 мили от Рио.

Радиовръзката с ЛРТ в събота уточни новините: начело по реално време е „Грейт Бритън“ и единствено „33 Експорт“ още може да я заплашва. Другите яхти от челната група на север и изток, изглежда, са попаднали в затишие.

В следващите дни „бразилците“ сигурно ще се разграничат от „африканците“ и първите яхти ще трябва да финишират в неделя или понеделник.

За сметка на това няма никакви новини от „Саюла“ и „Джакаранда“ и Кейптаун-Радио разпитваше тази сутрин другите яхти

за тях.

## НЕДЕЛЯ, 14 ОКТОМВРИ

В 8 часа вдигнах големия спинакер на два гика, след което филмирах китайските сенки на изгрева върху десния плавок.

Вчера получих една метеокарта, която обещаваше хубаво време. Небето се заоблачи, барометърът падна с няколко деления и времето рязко се захлади.

Тогава видях първия албатрос. Гигантска птица с безнадеждно неподвижни криле. Вятърът задуха от североизток.

Ясно! Бързо свалих големия спинакер (200 кв. м) и бизанстаксела (100 кв. м), с които се смъквах на юг. Време беше, птицата зави наляво и под укорителния ѝ поглед, с който крадешком оглеждаше моя спинакер, и аз направих като нея... Знаех, че навлизам в райони на силни ветрове и бури от запад! Вдигнах работните ветрила, а нормалните геноа и стаксел стояха готови отдолу.

Дойде ми наум да „предложа“ на всички мореплаватели самотници, които пътуват към Австралия, следното правило:

„Спускате се направо, направо, направо. При първия албатрос завивате наляво и се оставяте на вятъра. Яхтата сама си върви!“

Тази сутрин по време на връзката с Джеф вече си „позволихме“ да поговорим и за „техническия престой“ в Сидней, помолих го да ускори изпращането на боята и кита, необходими за корпуса на яхтата. Изглежда, че корпусът ще трябва да се почисти с пескоструя, защото китът, използван в Лориан, се оказа много лош, вече падат големи парчета.

Завършваме с оптимистичен тон, вече съм готов да кажа „хоп!“, преди да съм скочил — обявявам, че идущата неделя ще бъде в открито море пред нос Добра Надежда. Вярвам, че ще бъде в челната група от три яhti: „Грейт Бритън“, „33 Експорт“ и „Манюрева“, следваща и преследваща ги дори.

## ПОНЕДЕЛНИК, 15 ОКТОМВРИ

Всичко наоколо ми треци! Започна голямото препускане. Исках да го филмирам, но успях само да намокря камерата и трябваше да я суша на газовата печка. Тъй като започва един великолепен залез и един самотен делфин подскача отпред като пътуващ артист, подновявам кинооператорството.

Радиовръзката с Филип Джилдас е много лоша. Той ми е приятел и ми помага за филмите, но сега не мога да споделя с него трудностите, които срещам като начинаещ оператор: проблемите с блендата, със скоростта (25 ли да бъде или 24?), какви филтри да използвам за вариото и телеобектива... Изглежда, че моята камера „Болио“ е „аут“ вследствие тазсутрешните вълни. Дали ще мога да я сменя при евентуална среща в морето пред нос Добра Надежда; а също и да предам заснетите филми?

## ВТОРНИК, 16 ОКТОМВРИ

През тридесет и деветия ден на море — от вчера по обяд до днес по същото време — съм изминал 326 морски мили. Бия всички рекорди на самотници. Излишно е да описвам каква радост изпитах, каква възбуда, каква наслада! Преминах 300-милната бариера. Само големите ветроходи са успявали да я преодолеят, и то тримачтовите и четиримачтови кораби от миналия век. Наистина трудно ми беше: плавах всред същински потоп, една Ниагара от вълни... но съм като в екстаз и нищо не усещам.

Според изчисленията съм на пет-шест дена от нос Добра Надежда и ме е обзел шампионски дух. Въпреки закъснението в Бискайския залив и в Черния котел съм постигнал точно същото време като „Къти Сарк“ преди сто години. Трябва да призная, че получих великолепни метеорологични сведения и определих педантично курса си, улових добра депресия и от три дена съм яхнал хубавите изобари. Сега остава само да хвърлям въглища с лопатата. Всъщност откакто стигнах в района на силните ветрове, яхтата ми лети като локомотив по релси; трябва само да се зарежда пещта...

Въпреки това тази нощ в 4 часа намерих яхтата направила поворот фордевинд като следствие от гигантски сърф. Успях да я оправя, но се измокрих целия. Студено е! Констатирах, че през изтеклите четири часа съм се движил със средна скорост 12 възела, и това стопли сърцето и кокалите ми...

Сутринта беше дълга и протече в трудни упражнения, занимавах се с проклетите сърфове, които в края на глисирането докарваха яхтата до границата на поворот фордевинд, макар че относителният вятър е 70° и ветрилата са отпуснати.

Както всеки ден, в 9 часа сутринта осъществих радиовръзка с яхтите от състезанието, поне с тези, които пожелаха. „Адвенчър“ и „Бъртън Кутър“ мълчат — от тактически съображения както си признали на „Гран Луи“ и „33 Експорт“, които единствени ги чували съвсем ясно.

Според коригираното време местата се подреждат приблизително така: „Адвенчър“ води пред „CS et RB“, „Крите“, „Гран Луи“, „Джиа“, „Бъртън Кутър“ и „33 Експорт“.

Влязох във връзка с ЛРТ; оповестявайки местоположението си — 35° южна ширина, аз исках да разтърбя за победата си и за постигнатите от мен нови рекорди. В радостно опиянение разказвах за „Манюрева“, която „буквално сече вълните и отхвърля плиски на няколко метра височина“. Съвсем естествено е, че управлявам яхтата, но не съжалявам; изминах 6000 мили, поддържайки средна скорост от 7 възела. Това е двойното разстояние на Трансат, а средната скорост е подобрена с 1 възел. В този момент дневните средни скорости достигат до 12 възела.

Вечерта — семейна връзка с Кламси, където отново са се събрали всички членове на фамилията. Съобщавам им, че през нощта ще пресека Гринуичкия меридиан (сегашната ми дължина е 01°И). Моля ги да предадат на състезателния комитет местоположението на „Крите“, тъй като англичаните от сутринта чакат да го получат.



## СРЯДА, 17 ОКТОМВРИ

Сутринта си побъбрих с напълно обезветрената от осемнадесет часа „Крите“ и с „33 Експорт“, която се влачи с 3 възела, също и с „Гран Луи“ и „Тауранга“, последната е под стаксели и спинакер, изминала е 233 мили и върви с 15 до 18 възела.

Днешната слънчева кулминация горе-долу потвърждава вчерашното изчислено място (небето беше изцяло заоблачено и не можеше да се определи кулминацията).

По обяд се захващам с „големите“ изчисления и няколко пъти ги проверявам, за да мога спокойно да твърдя, че по време на голямото препускане съм изминал 326 мили.

Изчисленото място е добро, но различието идва от лага, който показва 312 мили. И тъй като батериите са изтощени, може да се приеме едно увеличение за тяхна сметка. Трябва да добавя и течението, което също дава няколко мили в повече. Така излиза, че между 15 и 16 октомври, от едната до другата обедна кулминация съм изминал по права линия на картата 320 мили, но с увеличаване на дължината денонощието се „скъсява“, в случая то е 23:39 часа, поради което трябва да се прибавят още 6 мили и да се запише общият сбор от 326 мили за 24 часа. Следващите линии на мястото ще го потвърдят.

Вечерта — връзка с роднините... после... с Теура, но връзката бе почти недоловима и поисках да отложим разговора за утре.

Връзката с близките ми се състоеше от един дълъг монолог, предназначен за Джеф, който го записваше на магнетофон: безкраен списък на части за яхтата, които трябва да се поръчат за Сидней (различните материали, боя, храна, вода са заминали вече). От тези гъсто изписани страници извличам само няколко точки от моя молебен за техника:

— от Албер — обковка за страничните ахтерцагове на гротмачтата... Да се изработи от Сарма, Албер да определи диаметъра;

— от Морската радиокompания — да кажат какъв радиотелеграфен манипулатор може да се използва на моя радиотелефон, също и едно ръководство;

— от Виктор — да ми изработи втора плаваща котва и да поръча 60 метра найлон с диаметър 20 мм (току-що препрочетох Моатесие и Чичестър, които поохладиха ентузиазма ми за нос Хорн);

— комплект блокове със захват и кука и необходимото количество отворени блокове;

— мореходен астрономически ежегодник за следващата година, който до заминаването ми не беше отпечатан;

— два спинакербраса (с двойна плетка), два стакселфала, гротфал, спинакерфал, бизанфал;

— класически ракскарбини, понеже немските бронзови ракскарбини се оказаха много чупливи;

— червена боя за пода... два малки плъзгуна за релсата на стакселшката... една оксидирана дръжка за винча;

— неръждаеми нитове от работилницата;

— повечко подплатена тъкан за вътрешността (от лицевата страна не струва, но е великолепна срещу удари и сега имам значително по-малко подутини, отколкото всеки друг път);

— да се пита „Къти Сарк Съсайъти“ в Лондон дали е възможно да ни доставят фотокопие от корабния дневник на големия клипер по време на рекордните преходи и да се донесе в Сидней, за да направя сравнения за пътя и средните скорости.

Вижда се, че тези контакти с близките ми освен че всеки път действаха като балсам на сърцето ми, ми бяха необходими и за да мога да продължа „приключението“. Питам се как ли щях да отплавам от Сидней, ако не бях спечелил толкова време за търсенето на части и материали? Колко е хубаво да се съчетава приятното с полезното! В случая: топлите чувства на нашите с безценната помощ на брат ми.

Изпратих също телеграма до „Тентен“. Много по-кратка и в нея техническата терминология изцяло беше изчезнала, сякаш не беше имало трудности.

„Фантастично препускане по края на една буря стоп хиляди мили за четири дена, вчера достигнах 326 мили за 24 часа стоп всички рекорди са бити стоп между Тристан да Куня и Добра Надежда съм, по пътя на корабите за далечно плаване, със скоростта на «Къти Сарк» стоп ескорт от традиционните албатроси стоп поздравя Ален Кола“.

## ЧЕТВЪРТЪК, 18 ОКТОМВРИ

Океанът е празник! От 7 часа чрез Сен Лис влязох във връзка с Теура. Говорихме осем минути, четири от които при много добра чуваемост. Всичко е наред и подготовката за срещата в Сидней е в пълен ход.

В 9 часа — обичайната връзка със състезанието, при която научавам, че „Бъртън Кутър“ е на 340 мили запад-северозапад от Кейп и че „33 Експорт“ все така се влечи с 2 възела.

Според Би Би Си вчера класирането по коригираното време е: „CS et RB“, „Адвенчър“, „Крите“, „Джиа“.

През цялата сутрин пътувах с мъгла при свеж западен вятър по море, развълнувано от кръстосани мъртви вълни. Все пак успях да вдигна големия спинакер и големия бизанстаксел. Следобед само за един час мъглата се вдигна, времето е навъсено и ръми.

Раздразнен съм и изморен, все ме избива на кавга: първо с регулатора на халса, който при относителна скорост по-малка от 7 — 8 възела не е чувствителен, и най-вече с моя „Дека“, който заяжда ляво на борд... достатъчно е да натисна румпела, за да си иде на мястото, но трябва да съм до него...

Всичко се промени. Депресията, която изглеждаше, че ще се изкачи на североизток, внезапно се раздвои към югоизток и ако продължа по същия курс, ще попадна в невъзможни затишия. Трябва да се простя с мисълта да плавам право на юг. Точно сега, когато застигах „33 Експорт“!

## ПЕТЪК, 19 ОКТОМВРИ

Лош ден. Започва с мъгла и ръмеж, прорязвани от шквалове. Небето си остава съвсем затулено и времето лошо. Морето все повече и повече се вълнува. Студено е, температурата в кабината не надвишава 14°C и не се чувствам добре въпреки телешкото по бургиньонски, което старателно си сготвих уж, за да се оправя. Гълтам хапчета и витамини, но си оставам с малка вътрешна скорост.

Разбира се, днес е невъзможно да се определи линия на мястото, но по изчисление съм на 37°18'Ю и 07°24'И. Ограничено от общото състояние на времето, плаването ми е неуверено: обезветрих се, после опитвам други варианти; сменям бизанстаксела, след това спинакера, вдигам леката геноа, сменям я с тежката и накрая тръгвам на тъп бейдевинд, за да увенчая деня с изцяло насрещен вятър.

## СЪБОТА, 20 ОКТОМВРИ

Сивотата ме преследва, това намръщено време ме затваря вътре, където единствената ми компания са радиото и потокът от черни мисли...

Навън само делфини и албатроси на хоризонта, който близо месец е отчайващо пуст. Какво ще стане с мен, ако не са радиовръзките? Днес пак нямах други разговори освен обичайните сутрешни връзки със състезанието.

Като капак на лошото ми настроение метеопрогнозата на Кейптаун-Радио е съвсем песимистична, а залезът, и той не остана по-назад: ненавистно студентите му багри обещаваат тежки битки.

Вятърът все така се заостря и курсът ми не е блестящ.

Хубав ден! Няма що!

Малко се утешавам със сметките от седмицата: общо 1472 мили, или средно по 210 мили дневно. Всичко 7406 мили за 42 дена, или средно по 176 мили на ден, значи средна скорост 7,3 възела. Тези аптекарски сметки ме увличат.

## НЕДЕЛЯ, 21 ОКТОМВРИ

Морето е развълнувано, дори е „направило мускули“, разбърканите вълни ме принуждават тази сутрин да остана на палубата и за пръв път от дълго време не можах да остана верен на всекидневната среща в 9 часа... Какво ще стане с тях?

През деня научавам, че предната вечер пръв е пристигнал „Бъртън Кутър“. Добре е прикривал играта си. Днес се очаква да пристигне „Адвенчър“, който е на 100 мили след него.

Таз неделя във високите ширини няма да бъде никаква неделя. В горната част на грота забелязах няколко счупени плъзгуна и се заех да го сваля. Минах на работен стаксел и започнах една незабравима битка, която продължи почти три часа по часовник. Трябваше да се изкача до една трета от мачтата, за да освободя плъзгуните с чук и ножица. Сякаш си играех на котка и мишка, само че аз бях мишката, нещо, което не бих искал скоро да се повтори. И всички тези усилия, за да приключа „в дрейф“. Отчаян, най-после решавам да се наобядвам (часът е 11:30), след което освобождавам работния стаксел и го натягам на бейдевинд.

Следобедът се оформя по-добър. Просветва от югоизток, но аз продължавам да бъда нащрек и не променям нищо във ветрилата. Морето впрочем е все тъй развълнувано, гребените достигат височина четири до пет метра — добре, че си поговорихме доста с „Гран Луи“, та взех да се пооправям.

Достоен залез за това небе, изпълнено цялото със звезди. Все тъй съм нащрек.

## ПОНЕДЕЛНИК, 22 ОКТОМВРИ

Прав бях. Мъките на свети Кола няма да имат край. Бурното море ме люшка във всички посоки. Шест-седемметровите вълни безмилостно ме поглъщат. През това време (без зла умисъл) „Франс Ентер“ обяснява, че съм пред Добра Надежда с проплавани 306 мили за последните 24 часа! Явно има някакво недоразумение!

През целия ден небето е заоблачено. Както съм премръзнал и уморен, един подир друг ме връхлитат шквалове. А към 19 часа метеопрогнозата от Кейптаун дава предупреждение за буря за зоната, в която мъчително напредвам...

За щастие остават ми радиовръзките и вечерта едно след друго се свързвам с ЛРТ и с Кламси. Включен към студиото на улица „Байар“, съобщавам равносметката от шестата ми седмица, средната скорост, описанието на бурята през последните дни, изкачването на мачтата... А от страна на домашните намирам едновременно и психическа подкрепа, и техническа поддръжка. Каква глупост беше, че упорствах да плавам на изток, всъщност само се влачих цели четири дни наред с депресията.

В това бурно море, прорязано от светкавици в далечината, наистина не ми остава друга надежда освен да легна на дрейф. Непрекъснато пронизвана от ненадейните фосфоресцирания на светещите гребени, нощта също не иска да влезе в своята роля на успокоител и умиротворител. Гледката е феерична и необичайна за мен.

Някои ловко се измъкнаха от това лошо време и напълно заслужиха райската почивка: „Бъртън Кутър“ е пристигнал в събота вечерта, следван в неделя следобед от „Адвенчър“, който е пръв по коригирано време, докато „Грейт Бритън“ е влязъл в пристанището едва в неделя вечерта...

## ВТОРНИК, 23 ОКТОМВРИ

Още веднъж поради ремонти пропуснах „срещата“ в 9 часа. Открих, че ветропоказателят на регулатора на халса се е строшил и изчезнал и че стойката има големи хлабини. Трябва да ги оправя. И докато, подхвърлян от вълните, монтирам резервния ветропоказател, виждам как на хоризонта минава първият товарен кораб с курс изток.

Потеглям, правя поворот и започвам да оправям грота. Ако не се смята обедът, който глътнах на крак, тази работа ми отне цялото време до късно през нощта, когато трябваше да държа лампата със зъби. В 20 часа нададох победен вик, гротът бе вдигнат и натегнат на тъп бейдевинд. Морето е все така силно разбъркано...

По време на моите шивашки занимания научих, че „33 Експорт“ е влязъл в залива Тейбъл и се намира на пет-шест мили от финала. Разчувстваните ми приятели се прощават с мен, като ми пожелават смелост... и хубав вятър!



## СРЯДА, 24 ОКТОМВРИ

Ама че подигравка! Вятърът напълно спря и цяла нощ съм в безветрие.

В 9 часа научавам, че предната вечер „33 Експорт“ е пристигнал благополучно (втори по коригирано време) и че след шест часа безветрие вчера следобед „Гран Луи“ върви с 4 възела въпреки скъсания спинакер и аварията в руля. Докато поправяли руля, управлявали от вътрешния щурвал.

Денят ми е дълъг. Все тъй разбърканото море ме предизвиква отново на борба; за да снема бизана, ми бяха необходими два часа. Причината е все в тези плъзгуни с въртел, чиито пластмасови стопори след странично износване заяждат в канала на мачтата.

За седем дена съм изминал по-малко разстояние, отколкото за предишните три дена. Въпреки това нямам нито миг почивка. Прищевките на самоволните повороти фордевинд ме принудиха на два пъти да се намесвам, дори и в свещения час на спагетите.

Диктувам на Сен Лис-Радио телеграма, предназначена за „Тентен“. В нея правя резюме на седмицата: „Три дни бури и развълнувано море с гребени шест до седем метра докато мина Добра Надежда стоп трудно изкачване до третината на мачтата за да освободя пострадалия грот стоп шиене до среднощ със стисната под мишците или между зъбите лампа стоп една нощ на дрейф за да си починем аз и яхтата стоп сега хуквам с всички ветрила към Австралия стоп поздравя Ален Кола“.

Превключвам се на връзка с ЛРТ и развивам същите точки, като пропускам проблемите си с раксите и блокиращия автопилот „Дека“... описвайки само фосфоресцирането на разпенените вълни.

Към 19 часа в сряда, 24 октомври, четиридесет и седми ден на море, пресичам дължината на Добра Надежда: свирете, обои, пицете, гайди! Завършва един етап (макар и без спиране), който всъщност не ми създаде особени проблеми.

Изпълнен със задоволство от това, че съм изпълнил задачата, възстановявам наум основните положения:

Паниката и ентузиазмът на подготвителните работи с приятелите, които също колкото мен взимаха присърце нещата, а не познаха радостта от потеглянето. Питам се, нали точно заради тях взех камерите, с които ще запечатам спомена от нос Хорн, и за тях трябва да проявя смелостта си, като ги задействувам от края на плавоците? Добре ще бъде тогава да не забравя да закача осигурителното въже.

После, първите трудни часове след потеглянето, когато насъбраната умора изплува на повърхността, а плаването покрай бреговете е опасно, когато всред задръстените от кораби пътища трябваше да се бди за светлините на едните и на другите — не може много да се разчита на предимството, което имат в морето ветроходците — човекът отсреща може да не е толкова внимателен или маневрен.

После се присъединих към яхтите от околосветското състезание, към всички другари, които се борят; каква голяма и фантастична регата! Несъмнено удължих пътя си, за да използвам възможността непрекъснато да правя сравнения... Пред очите ми са и миговете, в които несъзнателно се отпущах.

Накрая се спуснах по Южния Атлантис с вдигнати всички ветрила, превръщайки яхтата в огромно, простряно под натиска на пасата пъстро пране... 400 кв. м ветрила, които вдигах и свалях без много затруднения и борба, като на упражнения, и наваксах загубеното време.

Не забравям, разбира се, и дългите часове на бдение, малкото време за сън, трудните ремонти и нескончаемите часове в кърпене на скъсаните ветрила, е какво пък! Да бъдеш човек оркестър, който прокарва пътя си срещу югоизточните пасати, който, залепнал в безветрието на Черния котел, стоически чака, погълнат от трудните такелажни работи... това царско удоволствие, забавление на естет, който умее да редува развлеченията си, това вече си заслужава умората.

Но, велики морски богове, откакто съм пред Добра Надежда, на този кръстопът на двата океана, за мен наистина е празник. В часа, когато трябваше да пресека дължината на Кейп, започна „бомбардировката“. Започна една страшна препусканица със сърфове при повече от 20 възела. В интервалите от време, когато във ветрилата нямаше вятър, дрейфът напреки на вълните ми се стори опасен, ето

защо крайно необходимо беше да имам движение. Трябваше добре да вода яхтата си, а не просто да плавам! Във високите ширини ме очаква една много сериозна игра и захващайки се с нея, бързо трябва да усвоя правилата.

Започвам предпазливо: свалям грота, после геноата, за да вдигна стаксел №2 и се задоволя с една пътна скорост от 8 възела, докато видя какво ще стане.

Кураж, моряко!

В края на краищата за всяка измината миля досега като самотник не дължа нищо никому. Бях погълнат от маневрирането и задълженията по поддържането, скуката нямаше време да си покаже носа. Дори ако хилядите малки нужди на корабния живот понякога ми даваха по малко отдих, то беше, за да мога по-добре да се насладя на зрелището на природните сили, разголени пред мен.

Впрочем разчетеният до минута живот на борда на „Манюрева“ оставя твърде малко място за фантазии. За това може да се добие добра представа и от едно кратко описание на програмата:

Събуждане със слънцето за първа сгледа с небето; първият миг на радост или тревога. Разбира се, нощта е минала, разделена на порции сън максимум от два-три часа, накъсани от обиколките по палубата. Тези порции сън съвсем се скъсяват при приближаване на бряг или корабни пътища. Преди да изгася ходовите светлини — оглеждане на хоризонта и донастройване на стъкмяването.

След закуската — първа операция със секстанта, преди да чуя точното време по радиото и да започна изчисленията, за да начертая върху картата линията на мястото. Тогава настава времето на неотложните работи (шиене на ветрила или майсторене...) или писане в дебелите ученически тетрадки: с червените корици за корабен дневник, с жълтите — за радиовръзките...

По обяд, ако времето позволява, бие часът за свещеното наблюдение на кулминацията... На слънчевата кулминация, разбира се, при което с няколко прости пресмятания наум се получава точната ширина. Веднага се отбелязва на картата и заедно с изчислената сутринта линия на дължината, пренесена напред, дава точното място и курса, който трябва да се следва.

Първата сериозна пауза е за обедното хранене, последвано от тържествения миг на кафето... След това пускам електрогенератора, за

да осъществя радиовръзките и да напълня акумулаторите.

След обяда на палубата започват работи по стъкмяването или ако обстоятелствата го изискват и ветровете позволяват, свещенодействие на щурманската маса в проучвания или размисъл... това е любимото ми място, кът на спомени, носталгия и надежди...

Редувам излизанията на палубата с порции сън или чай, нови наблюдения със секстанта (за по-сигурно) и ето че следобедът вече е свършил.

Със здрача, благодарение на помощта на американските таблици НО 249, по звездите определям някое хубаво място и вече съм спокоен. Време е за „кухнята“, където се заемам с приготвянето на топла храна. Така, както го изисква поддържането на високия дух. Това е важен момент. Час за възстановяване на силите, но ще добавя, че вниманието, което му отделям, е и за традиционното вино!

Индийският океан, изглежда, си запазва правото да пообърка ритъма на тези дни. Но той е господарят. А на господаря — чест, слава и... всевластие.

## **4. ОКЕАНИ НА БЕДИТЕ**

## ЧЕТВЪРТЪК, 25 ОКТОМВРИ

Тази сутрин морето е развълнувано. В 5 часа, когато се качвам на палубата, намирам яхтата с прехвърлени ветрила; но красивият изгрев над позлатените от лъчите могъщи вълни, които албатросите докосват с криле, ме кара да онемее — потъвам в дълбок екстаз и забравям всички проблеми.

Най-после се опомням и вдигам леката геноа.

Неприятностите започват следобед: вдигнах десния дженакер и свалих леката геноа, но спинакерфалът на дженакера се скъса и бях принуден да събера ветрилото с ледена вода в гънките. Вдигам левия дженакер, но навиването на гика нещо не работи и трябва всичко отново да се прегледа.

По време на тези неуспешни операции вятърът се обръща в югоизточен. Писва ми и толкова, оставям яхтата да пъпли и отивам най-после да се преоблека.

След вечеря — нови трудности, граничещи с авария: приготвям работния стаксел и свалям дженакера; фалът е наполовина прерязан на височината на шкифа при върха на мачтата. С голяма мъка вдигам грота. Констатирам, че стойката на регулатора на халса се е разхлабила. Оправям я доколкото мога и отивам да си отдъхна. Полунощ е! Ядосан съм и едва намирам сили да се довлека до койката!

Единствените хубави мигове през този ден бяха връзката с „33 Експорт“, който вече е в пристанището и е трети по коригирано време; „Крите“ е пристигнала вчера вечерта.

Щях да забравя приказния изгрев на слънцето тази сутрин...

## ПЕТЪК, 26 ОКТОМВРИ

На няколко пъти ме събужда сигнализацията за промяна в курса: трябва да извеждам яхтата от дрейфа, в който я повлича силното вълнение от юг-югозапад.

Неприятностите наистина нямат край: трябваше да откача от бизана плъзгуните с въртоците, да сменя с шегели тези на щормовото ветрило, да сменя лати № 1, 2, 3, 4 и да вдигна бизана. След това сериозно се захванах с блокирането на пилона и възседнал стойката над клокочещата вода, здраво блъсках със секача... а за награда — хубаво си порязах ръката. Ама че живот!

Много ми се иска да си предложи някакво подкрепление и решавам за утеха да си похапна като Гаргантюа, а след това да се погрижа за ръката си.

Изглежда, моето решение е предизвикало благосклонността на боговете. Морето е по-тихо, вълнението значително отслабва. С вдигната лека геноа вече имаме вид на яхта. След като я натегнах на бейдевинд, вятърът се притъпи.

Един късмет никога не идва сам. Влизам във връзка с Кейптаун-Радио. Съобщават ми честотите, на които слушат, и уточняваме работните честоти.

Работите потръгват. Впрочем на борда на „33 Експорт“ днес е празник.

## СЪБОТА, 27 ОКТОМВРИ

Щастието, това е чиста пижама и сухи завивки. А нещастиято — да ги имаш и изобщо да не ги забелязваш.

В 5 часа още веднъж намирам яхтата с курс север. Сигналната система за курса не е сработила! Но има слънце! Каква радост след тези безконечни сиви дни! Използвам момента да изсуша хляба си на палубата.

Докато измервах кулминацията, един внезапен, груб поворот фордевинд ме накара да разчепквам после бизанстаксела. От няколко дена като че ли стихииите са се сдружили срещу мен, макар понякога да изглежда, че всичко е наред.

Привечер един изглед като на пощенска картичка ме примирява с живота: голямото слънце от край до край засводява гребените на вълните с оранжев ореол, и то единствено за мен. След такова нещо кой би посмял да се оплаква?

Време е за равносметката от седмата седмица на море: 890 мили. Очевидно изоставам. Ето че се върнах на един резултат, който може да се сравни с този от първите седмици и е далеч от рекорда на миналата седмица, когато се изкачихме на 1472 мили. Досега съм отхвърлил общо 8096 морски мили, което все пак прави 165 мили на ден и губя само една трета от възела за моята обща средна скорост.

Междувременно установявам една малка техническа неприятност, за пръв път моето изчислено място не съвпада с астрономическото. Трябва да се каже, че от една седмица вървя от една акробатика към друга. Няма слънце, затулен хоризонт — и днешната ми кулминация е малко съмнителна поради неочаквания поворот фордевинд точно в най-неподходящия момент.

Ще трябва да сложа повече линии на мястото.



## НЕДЕЛЯ, 28 ОКТОМВРИ

В койката си усещам как цяла нощ яхтата се измъчва в озадачаващи сърфове и чувам скърцането на шкотите, което не предвещава нищо хубаво. Ставам да освободя шкота на геноата, който се е заклепил под спинакергика на левия борд.

Рано сутринта яхтата ляга на дрейф, тъй като връхлетяха шквалове и вятърът се завъртя откъм югоизток. Има и нещо по-лошо: няколко лати на грота са строшени, трябва да го сваля, но плъзгуните отново заяждат. Не ми остава нищо друго, освен да се изкатери по мачтата за нова серия на „Котка и мишка“, и то при развълнувано море.

Следобедът не ми стигна, за да сменя всички плъзгуни и четирите горни лати, строшени при лягането в дрейф. При това не бях се отделил дори за няколко минути, да се наобядвам, а предъвквах сухото грозде и шоколада, които бях натъпкал в джоба си.

В 20 часа много добре приемам метеопрогнозата на Кейптаун. След това викам Кламси; Жан-Франсоа го няма, но все пак се впускам в технически обяснения с татко, който ме слуша, но изглежда, че не разбира за какво става дума. Все пак знам, че ме записва и че Жан-Франсоа ще може да направи необходимото. Съобщавам местоположението си, което според изчисленията от тази вечер е 40°Ю и 30°И. Уточнявам, че съм загубил три дни от „моего време“ поради различни аварии. Бавно и търпеливо обяснявам: за автопилота, който блокира наляво, и най-вече за тези неприятности със специалните плъзгуни, които Албер ми изработи от неръждаема стомана. Освен това искам някаква друга система за натягане на шкаторините на грота и бизана по гиковете. Давам съгласието си Виктор Тонер да ми изработи нов толбой и един малък спинакер. Трябва ми ново непромокаемо облекло, защото моето се скъса при акробатическите номера по мачтата. Желал бих „Екинокс“ да проектира за мен непромокаемо облекло, комбинирано с осигурително въже. Не мога да използвам класическото осигурително въже, защото се оплитам. За да успокоя татко, който се паникьосва, казвам, че винаги завързвам около

кръста си едно въже, и това е така, но само когато става горещо. Искам книга за птиците, за да се запозная с тези екземпляри, които се въртят около мен. Удължавам списъка на резервните части със: големи леери, партида шкоти, нов комплект шегели... и още веднъж начевам техническите описания, отнасящи се за плъзгуните. Много се страхувам да не би да не ме разберат добре.

Чувствам, че татко се безпокои, и се опитвам да го успокоя. Предупреждавам го за трудностите с електроагрегата и моя предавател, за да не се безпокои, ако през следващите дни не успее да се свържа с тях. Накрая му обещавам да оставя „човека и яхтата“ да си отдъхнат, няколко дни ще карам с по-малка скорост въпреки бурите и станалите през миналата седмица аварии, заради които трябваше да оставям яхтата на дрейф, та да ремонтирам. При все това се надявам да стигна в Сидней „общо за седемдесет дена“. Накрая съвсем го успокоявам: „Няма проблеми, положението е в ръцете ми. Гледам оптимистично на нещата и много внимателно управлявам яхтата...“

Прекарах двадесет и осем минути с баща ми, бавейки се може би несъзнателно, за да повиша духа си, и успокоявайки го сам да си дам кураж. Друго е, когато има кого да закриляме...

## ПОНЕДЕЛНИК, 29 ОКТОМВРИ

Започва се отново! Събудих се в 1 часа посред нощ от сигнала на системата за поддържане на курса. Отново въртене на вятъра. Трябва пак да правя поворот... поворот след поворот...

Имам чувството, че прочутите Велики западни ветрове се пораждат по-скоро от депресия с това постоянно въртене и промяна в силата им. Струва ми се, че най-доброто решение е да плаваш нормално, с ветрила според вятъра, както се казва, и да се озърташ наляво и надясно. Искам да кажа, че е по-добре да се паникьосваш от много силен вятър, отколкото да се възторгваш от някакъв привидно стабилен западен вятър.

Последни новини от моите „стари съперници“ (от няколко дни реших да изоставя всекидневната връзка в 9 часа и от време на време да слушам в 15 часа). „Гран Луи“ пристигнал на 26 октомври, „Тауранга“ на 27-и, а „33 Експорт“ е вече на док и оправя авариите. Сбогом, мои добри приятели в честната борба и сладките приказки по радиото! Надявам се отново да ви срещна по пътя за нос Хорн през следващия етап. Според Радио „Франс Ентер“ техният старт за етапа Кейптаун — Сидней ще бъде даден на 7 ноември. Всъщност съгласно правилата стартът за втория етап трябва да бъде даден между 7-ия и 12-ия ден след пристигането на 70% от състезателите.

## ВТОРНИК, 30 ОКТОМВРИ

През нощта пориви на вятъра, достигащи 40 — 50 възела, със светкавици оповестяват преминаването на поредица от шквалове. Няколко силни накрения. Свалям грота, за да си отдъхне яхтата. Стоя нащрек и очаквам шквалите. Барометърът се гмурна до 1000 мб.

Но морето утихва, вятърът се обръща на запад. Сутринта небето се очиства изцяло. Барометърът се покачва. Нищо не разбирам.

Вдигам леката геноа и... напред за сърфове. Заради боязливостта си през тази нощ загубих най-малко четиридесет мили.

При тези силни сърфове е много ясно, че кормчиите компенсират разликите. Нито автопилотът „Дека“, нито ветропоказателят „Джаноли“, никакви центровки не могат нищо да направят срещу поворотите фордевинд в края на големите глисирания. Трябва да се примириш с намалената ветрилна повърхност, за да се намали диапазонът на ускоренията.

Небето е покрито със звезди. Празнувам тази хубава нощ с варени картофи и краве масло — моряшката гощавка.

Наистина, всичко е наопаки в тези ширини! Едва преглътнах последната хапка и вятърът отскочи на североизток, вълнението е силно и... поворот фордевинд!

Опитвам се криво-ляво да се справя. Два часа по-късно започват умопомрачаващи сърфове, завършващи с автоматични повороти фордевинд. Когато налитат шквалове от 40 — 50 възела, се налага неумолима предпазливост.

Свалям грота и вдигам свободолюбивия работен стаксел.

А гротът: като е за слизане — слиза! Докато се усетя, върху носа ми с все сила се стовари цял кубик лати. Но, велики боже, каква борба, за да озаптя и навия сваления по вятъра грот! Никога няма да забравя тази нощ!

## СРЯДА, 31 ОКТОМВРИ

Принуден съм да бдя поради дъждовните шквалове и хубавите влажни сърфове, за да избягвам поворотите фордевинд. Но към 5 часа сутринта при освобождаването от един автоматичен поворот фордевинд строших пет лати на бизана.

От тези сърфове с остро качване срещу вятъра и силно накреняване ме избива студена пот. Какво да реша? Как да плавам по това развълнувано море, когато вятърът постоянно променя посоката си? Може би ще трябва да се отправя към северозапад на ляв халс, като сваля грота и работя само с бизан и геноа, а щом вятърът завърти на запад — да направя поворот фордевинд и на десен халс да се опитам малко да сляза на юг. Става десет часът, повече не мога, трябва малко да помисля и за себе си, отивам да поспя няколко часа.

Събуждам се — положението е по-спокойно, утихнало е и дори мога да обядвам в компанията на „Франс Ентер“. Барометърът се покачва.

Цял следобед работя по бизана, сменям строшените лати и дефектните плъзгуни. След това го вдигам, а великолепният кървавочервен залез придава на цялата операция известна холивудска осанка. Но няма кой да ми се полюбува с цветни ленти, слава богу! Ето един автоматичен поворот фордевинд строшава три лати в грота!

## **ЧЕТВЪРТЪК, 1 НОЕМВРИ**

Най-после една мека, спокойна и топла нощ, та да посъбера сили под дебелите завивки. С хубавата грейка няма самота.

Морето е все така развълнувано. Силни сърфове, които блокираха скоростомера! Не ми остава друго, освен да вдигна работния стаксел, да рифовам грота и бизана и да качвам.

Студено е като на Южния полюс. Преди да мръкне, затварям водонепроницаемата врата и включвам отоплението. Става приятно. Най-после!

## ПЕТЪК, 2 НОЕМВРИ

Едно внезапно малко ускорение ме събуди и изправи в койката. Озадачен съм, никакво барометрично предсказание. Отивам под плексигласовия купол на вътрешния команден пункт. Рязък шквал със скорост от 50 взела разтърсва яхтата и я понася напред. Спускам се бос и отдавам фаловете, аварийно свалям каквото мога. С развята пижама, измокрен и замръзнал до костите съм, но имам чувството, че съм се отървал на косъм. Яхтата се носи с непозната досега скорост, може би 30 взела. Вдясно от централния корпус не се вижда нищо друго освен вода. Грогът се е заклецил на средата и единствено работният стаксел и бизанът са свалени. Слава богу, че бях взел по два рифа отвсякъде, за да намаля ветрилната повърхност, предпазливост, за която снощи, когато си лягах, се упрехвах.

Върнах се в кабината, за да пусна отоплението, да се разтрия с одеколон и да облекча една естествена нужда, която изразява ужасен страх! След като се облякох и стоплих под купола на „квачката“, където се концентрира топлината, облякох непромокаемото облекло и отидох да сваля грота с винча. Хубава повреда: четири горни плъзгуна строшени, пет лати, два люверса...

Вятърът стихна, предпазливо продължавам пътя си под работен стаксел и рифован бизан. Продължително наблюдавам хода на яхтата. Накрая решавам да ида в койката си, благодарейки на небесата. Заспивам непробуден сън.

Денят е по-спокоен, от запад небето постепенно се разчиства и накрая залезът е типично пасатен. Какви ли изненади крие това?

Внимателно изплаквам със сладка вода пижамата си и малко бельо, разхищавайки „ценната стока“: но това е в полза на доброто ми самочувствие и си заслужава разхищението.

Най-после днес успях да уловя Сен Лис-Радио, за да се свържа с ЛРТ и по-късно с родителите си. От четири дена напразно се мъча да ги хвана по всички честоти.

Откакто пътувам в Индийския океан, всеки тридесет и шест часа приблизително неотменно ме връхлита буря. Времето ми минава в

ремонт на авариите, ветрилата ми нямат покой.

Когато съм принуден да лягам на дрейф, за да се носи яхтата с вълните, случва се седемметровите вълни да ме „шутират“ като най-обикновена консервена кутия в канавката. Едва съм оправил авариите от предния ден и трябва да се справям с нова буря. А тези ветрове не престават да се въртят от северозапад до югозапад, минавайки през изток, за да започнат някаква друга ротация... налага се да следвам това въртене с ветрилата, защото иначе... всичко ще се изпотроши.

По това време средната ми скорост не падна под 10 възела и това поддържаше духа ми, но трябва да си призная, че много бързам да изляза от тези трудни ширини и да се изкача към Сидней.

Всяка прибързаност трябва да се избягва: след инцидента през онази нощ, когато яхтата се понесе като луда, аз удвоих предпазливостта си и при най-малкото трепване на барометъра или дори при най-лекото смръщване на небето намалявам ветрилата.



## СЪБОТА, 3 НОЕМВРИ

Тази нощ случайно излязох от койката си и отидох на палубата, защото исках да помириша нощта, да видя как се държи яхтата, как преодолява вълните. Голямо щастие беше, че в момента, когато връхлетя ужасният свръхвятър, се намирах на палубата. Нищо не предсказваше тези пориви от 40 до 50 възела; небето беше покрито със звезди, нямаше ни един от онези облаци, характеризиращи поредица от шквалове, никакъв знак. Барометърът не беше мръднал. При все това ударът на вятъра беше толкова внезапен, че ме принуди да се хвърля по стъкмяването, без да имам време да обувам ботуши или да обличам непромокаемо облекло, този път навлякох единствено осигурителния колан. Беше истински кошмар. С разкървавени ръце и крака свалих обратно издутия балонен стаксел с площ 107 кв. м и след това настана истинска борба на тепиха, докато го свия и вдигна работния стаксел.

Трябваше да минат часове, додето се стопля, вече започва да ми писва. Какво ли е местоположението ми? Според изчисленията 40°30'Ю и 55°30'И, но това е само горе-долу пресметнато. Правя седмичната си равносметка и се слисвам: въпреки всичките трудности съм изминал 1500 мили, или 200 мили дневно. Това е нов мой рекорд като самотник. Но рекорд, който скъпо заплатих и който не ме радва много-много. Дори мога да кажа, че ми е все едно.

Впрочем тръгнах, за да се боря, да трупам мили, да се сражавам, да се състезавам с рекордите на големите клипери. Но Индийският океан ме посрещна така хладно, че непрекъснато трябва да маневрирам, да се боря с аварията, и ми е трудно да се ентусиазирам. Разбира се, не съм очаквал Индийският океан да ме обсипва с подаръци. Знаех, че високите ширини, Ревящите четиридесет, са трудни, но не съм предполагал, че толкова дълго ще плавам в тъй тежки условия. Това е истинско царство на бедите. Вълните блъскат яхтата, вятърът безспирно надува и духа безмилостно. Но се утешавам: изминал съм 9579 мили. Остават ми 1000 мили до остров Амстердам,

над 3000 до Басовия проток плюс 500 до Сидней, или всичко 4500 мили. Преминал съм две трети от пътя си.

При това съм уморен и наистина възнамерявам да се изкача по ширина. Затова не бива да губя никакво време.

В 13 часа гринуичко време успях да осъществя хубава връзка с ЛРТ, но настроението ми беше мрачно и сигурно съм ги учудил. Денят ми мина ту във вдигане на балонния стаксел, ту на бизана. Морето е развълнувано и разбъркано, на места гребените на вълните достигат шест метра. Няма нищо по-уморително от това да плаваш при редуване на приличен вятър, при който можеш хубаво да напредваш, със силна буря, връхлитаща, без да моли да ѝ сториш път, и депресии, които вървят една след друга и се въртят съгласно своята неумолима логика.

Последните лъчи на залеза ме пренесоха в една библейска атмосфера. Златиста катедрална светлина трептеше над океана. Идеше ми да падна на колене за молитва.

## НЕДЕЛЯ, 4 НОЕМВРИ

В полунощ съмнителни ускорения ме принуждават да свалям ветрилата безразборно.

Успях да си определя точно мястото благодарение на добрата кулминация, според която съм на  $39^{\circ}9'Ю$  и  $60^{\circ}50'И$ . (Предните места, както и предполагах, не бяха много обещаващо определени.)

Следобедът мина в маневри и не всички бяха успешни: така след един автоматичен поворот фордевинд, за да се снема от дрейфа, свалих бързо бизанстаксела, пуснах балонстаксела и после вдигнах бизанстаксела. Тогава усетих силните трусове по върха на бизана, огънал се като спининг: реших веднага да сваля всичко с пълна пара. Наистина по тези места не е лесно да се намери точното съотношение на ветрилата към вятъра.

Трябваше също да ремонтирам грота (пак латите и плъзгуните), да майсторя релетата на автопилота според указанията на фирмата, предадени чрез ЛРТ. Но изпитанията и всички други допълнителни маневрени оргии отлагам за утре. Сега, през нощта, ставам значително по-боязлив. Например, въпреки че около полунощ барометърът си оставаше стабилен на 1025 милибара, аз не му вярвах, защото златисточервеното слънце при залеза ме бе подплашило.

## ПОНЕДЕЛНИК, 5 НОЕМВРИ

Вълнението притихна като нощта, при все това се получиха два поворота фордевинд — автоматично следствие от сърфирането.

Тази сутрин зората ми напомня за един филм на Карл Драйер — „Ордет“: плътна облачна покривка, прокъсана от позлатени снопове светлина, падащи върху едно море, по което пробягват могъщи талази, също като в неговата страна — по вълните на датското жито.

Включих автопилота, но той реагира само при дясно на борд, което стана причина за няколко серии от повороти. Отново ще трябва да обезпокоя CRM...

Опитвам се да напредвам накъсано — зигзаги, качване, падане със сърфиране в края и като капак — поворот фордевинд. После отново потеглям. Какъв е изводът? Трябва непрекъснато да се управлява или може би да се поставят дженакерите, управлявани от ръчен автопилот? Във всеки случай това може да стане само в Пасифика.

От „Франс Ентер“ научавам, че днес в Рио е пристигнал „Пен Дюик VI“, в сряда заминават отново.

## ВТОРНИК, 6 НОЕМВРИ

На няколко пъти изскачам от койката си, за да се опитам да карам нормално сред кавалкади и автоматични повороти, сред сърфове и силни накрения.

Улових Кейптаун-Радио, после ЛРТ, но по време на връзката съм принуден да свалям грота поради свръхвятър и умопобъркващи сърфове. Поривите духат с 50 възела, запазил съм само работния стаксел, но и той е в повече. Барометърът продължава да спада. Сега трябва да се намирам на 300 мили запад-югозапад от островите Сен Пол и Амстердам, предния пост на френските антарктически земи.

В кабината е 13°C, значи можем да похарчим малко гориво за отопление. Но не само Европа познава проблемите на петролната криза. Аз също трябва да икономисвам газьола, за да има за ходовите светлини и радиовръзките. От друга страна, при тази температура (не смея да пиша „благодарение на нея“) не преживявам много болезнено принудителните излизания на палубата за битките с океана. Все поради същата грижа за икономии на акумулаторите днес помолих ЛРТ да бъдат така любезни и да споделят информацията с „Тентен“, защото ако бях изпратил телеграма на френски чрез Кейптаун, това щеше да бъде една изключително дълга процедура, всяка дума трябва да се казва сричка по сричка.

Морето става опасно. Минах на стаксел № 2, но яхтата така силно се накрениява, че ми секва дъхът. Внезапните пориви биха могли да изкъртят рогата на биволите от Морван. Принуден съм да запуща вентилаторите с дървени тапи и здраво да блокирам водонепроницаемата врата на входа. Този път е въпрос на оцеляване.

Вятърът продължава да реве в стъкмяването по същия начин, както реवेशе нощем в къщата на родителите ми по времето на силните зимни бури, с ярост връхлитащи върху кедрите на двора.

## СРЯДА, 7 НОЕМВРИ

Цяла нощ морето ме разтърсва като орех и не смея да затворя очи, защото не съм спокоен.

Сутринта мъглата е много гъста — имам чувството, че денят няма да се покаже. Ръми. Морето е разбъркано, силни разпенени вълни се носят от запад и от север, гребените им се сливат и понякога достигат седем до осем метра.

Все пак необходима е воля, за да вдигнеш ветрила и да напредваш в такова трудно море. Вдигам леката геноа, тъй като мисля да се пусна по вятъра. Следобед рискувам и вдигам бизана. Барометърът все така спада, времето все повече и повече „се запушва“.

Тъй като се спуска нощ, опитвам се да рифовам бизана. Отведнъж яхтата се накланя много силно, като луд се вкопчвам в бизана, панически го свалям и го навивам. Окончателно е излекуван, вече спокойно мога да се оставя по вятъра. Прибирам се и изчаквам. В резултат: две лати строшени отново и най-вече тази тревога, от която краката ми треперят като кегли.

Относителната близост на Сен Пол и Амстердам ме безпокои, та се стремя да отклонявам курса си по на юг. Като че ли нарочно мъглата е решила точно днес да се разстели, днес, когато имах нужда от една линия на мястото, за да прогоня видението на заплашващите ме скали.

И нито една радиовръзка през целия ден! Ах, как ми липсват ескортиращите ме екипажи, които, състезавайки се помежду си, ми правеха такава хубава компания! Ето втори месец изтича, вече ми се иска да пристигна...

## ЧЕТВЪРТЪК, 8 НОЕМВРИ

Мълчаливите ми молитви са чути. Морето още е развълнувано, но небето просветва и аз победоносно вдигам бизана.

Сменям лоцията, атакувам, значи, втората половина на Индийския океан. Небето продължава да се изяснява, барометърът се покачва, духът ми също и аз пресичам ликуващо дължината на Сен Пол и Амстердам.

Това не е всичко. Има много работа, следобедът мина в ремонтиране на латите и плъзгуните на грота, латите на бизана... Нараних си ръцете първо при едно връщане на манивелата, когато вдигах ветрилото, и втори път — като се защипах под гика на грота! Ще си „окажа първа помощ“, но преди това един хубав горещ чай!

Много бързо минах на „ти“ с границата на ледовете. Никога не съм виждал толкова високо Южния кръст. (Кулминацията показва, че се намирам на 43°16'Ю.)

Тази нощ, за да ми е съвсем спокойна съвестта, свалям леката геноа и вдигам работния стаксел, но яхтата продължава да върви добре.

## ПЕТЪК, 9 НОЕМВРИ

Проклет, мъглив и дъждовен ден. Поради липса на вятър съм принуден да подсилвам с руля немоцта на ветропоказателя. В тази всеобща сивота, без каквато и да е възможност за измерване на кулминацията, без радиовръзка с Перт, нямам какво друго да правя, освен да чакам. Много не се безпокоя, барометърът не мърда. Вярно е, че от известно време и той ми изменя, но...

Заедно с нощта ветровете се завръщат от югоизток. Мога да мина на лека геноа, за да натегна на бейдевинд. В 20 часа осъществих великолепна радиовръзка с ЛРТ направо чрез Сен Лис-Радио, след като два дена безуспешно се мъчих да се свържа чрез Австралия. После говорих с Джеф и отново си припомних тази трудна седмица. Признах си напрежението и мъката и се опитах да им опиша този ад на водните стихии, който беше моя съдба през последните дни.

Всъщност това не са неща, които един моряк лесно признава, но мисля, че наистина ме беше страх.

Още при преминаването на Добра Надежда тежките западни ветрове, които срещнах, ми дадоха да разбере какво представлява този непознат свят на високите ширини, където мощта на морето и силата на вятъра надминават всичко познато ми досега.

Почти без преход, веднага след един невероятен залез, морето се разбуди. Виждам с буря с всякаква сила и продължителност — от двадесет и четири до тридесет и шест часа, дори до два дни. Но това тук! И най-слабата кихавица на вятъра издига водни планини, които се носят насреща ти безспир и те викат на дуел, въвличат те в една безкрайна битка.

Но това все още е нищо!

Внезапно, по средата на Индийския океан, започна да духа северозападен вятър, след като вече се беше оформило силно вълнение с гребени от шест до осем метра. За мое нещастие се надигнаха гигантски вълни. Това беше истинско апокалиптично представление, каквото не може да се види дори на кино, каквото само един моряк може да види във въображението си в мъчителните мигове, когато



например си мисли какво го чака при нос Хорн. Да можехте само да си представите водните маси, които се движат в различни посоки с невероятна енергия и които се пресичат в един неописуем хаос.

На фона на и без това развълнуваното море тази „надбавка във височина“, предизвикана от грохота на две вълни, които едновременно се втурват към една точка, наистина измъчваше яхтата, която се бореше и скърцаше като грешен дявол. Трябва да се чуе този звуков фестивал, в който ревът на морето се смесва с вятъра, а той сякаш взема дъха си от дъното на океана, едно безспирно духане, което се увеличава, за секунда спира, за да подхване отново друга жалба, от която сърцето ти се вледенява, шумът от водопада на вълните, разбиващи се около яхтата, ударът от гребените, които се сблъскват и излитат в струи пяна към небето, виковете на яхтата, която страда и, изглежда като че ще се предаде, металът кънти, фаловете стенат...

Щом тези величествени маси се срещнеха в сблъсък и започнеха своята борба за надмощие, едната отдясно, другата отляво — също като в детската игра, при която ръцете непрекъснато се впитат една в друга, без да спрат, — като ги виждах как идват върху мен, не ми беше много весело.

А оформят ли се пирамидалните вълни и започнат ли да се издигат до замайващи висоти, тогава вече не смеех да гледам. Тази маса, получена от теглото на всяка молекула вода, присъединена към останалите, се превръща в движеща сила, на която нищо не може да устои. В мига преди да се сгромоляса, водната стена се колебае една частица от секундата, сякаш за да се прицели в яхтата, преди да се впусне към нея и да я погълне. Общо взето, тези удари пропускаха „Манюрева“, като че ли това малко колебание ѝ даваше възможност да избяга, но случваше се гигантската вълна да се разбие върху нея. Тогава мачтите започваха неистово да треперят, вантите стенеха сякаш предсмъртно, морето сякаш бе зинало да погълне всичко. Побеснялата вода шуртеше отвсякъде, срезове във фалшборда на палубата не бяха достатъчни, за да ѝ позволят да се изтече. При тази сцена аз отдавна се бях мушнал вътре в яхтата. Бях направил каквото можех на палубата, бях приключил с борбата, сега „Манюрева“ трябваше да се бори сама и да разчита на здравината и мореходността си. Тя черпеше вече от резервите си и, да си призная, в някои моменти треперех пред пропастите, които я примахваха да се претърколи. Какво друго можех

да правя, освен да чакам, заключен във вътрешността, запушил всички отвори и всички вентилации с издялкани парчета дърво, набити с чук. Да, мисля, че бях сериозно разтревожен, в такъв момент от дъното на душата си се молиш на небето да те закриля.

Бях направил всичко, което можех да направя, кътът, в който живеях, бе готов за „борба за оцеляване“: с хранителните запаси, питейната вода, радиобуйовете и един спасителен изход в дъното на яхтата... Постарал се бях тази част да бъде абсолютно неуязвима, възможно най-недостъпна за водата, та да мога да издържа, ако стане нещо. Затворен бях в нея като в здрава каса, ключ за която имах единствено аз, защото нямаше кой да дойде да ми отвори. Студено ми беше, люлеех се като махало във вътрешността на яхтата. Когато някоя вълна грубо оттласкваше „Манюрева“, аз също политах с нея, но най-непоносим беше страхът, който от време на време ме завладяваше и присвиваше стомаха ми, но не успя да ме парализира. Непрекъснато се питах какво трябва да сторя, ако нещата станеха по-лоши. Мога да кажа, че това беше един активен страх.

Когато можах, извиках направо Кламси и казах на брат си, като наблягах на всяка дума — но без да изпадам в подробности, за да не безпокоя родителите си, — че се намирам между 40° и 43°. Повторих няколко пъти тази моя позиция, за да може брат ми, който беше плавал с мен, да разбере за какво става дума! Вижда се до каква степен съм бил „уверен“ през онази нощ...

Дори след като морето се укроти, дори сега, когато мога да плавам без особен риск сред водните грамади, които се издигат след мен, все още съм по средата на този тъжен и сив Индийски океан, този океан на бедни, в който няма друга жива душа освен мен. Единствено птиците ми правят компания. Въпреки миговете на безспорна красота — защото тази мощ е красива, въпреки звездите, които понякога блестят като диаманти, въпреки величието и безкрайността, това е място на отчаяние, където не бива да оставаш дълго, страна на тъгата, където трябва да имаш бродирано сърце.

В тези райони е необходим съвсем своеобразен начин на плаване. Трудно е да се управлява яхта по тези ледени и безмилостни води, дори да изключим случаите, макар че те са твърде чести, когато двадесетте метра на „Манюрева“ са недостатъчни, за да се опълчат срещу вълните — тези подвижни планини, за да не бъде подмятана

като играчка от тяхната стихия, дори в „ненормално време“ (искам да кажа тихо), когато вятърът, там горе, като че ли иска да угаси живота на „Манюрева“. Тук истински разбрах смисъла на наименованието Ревящите четиридесет — ветровете реват като зверове, спуснали се върху жертвата си.

Как да плавам? Като минах Добра Надежда, изтласкан от Южния Атлантик, където пътувах при благоприятни условия за скорост и сигурност, скоро разбрах, че имам твърде много ветрила за тези постоянни бури и това е причината да се късат фаловете. И после си дадох сметка, че дори след бурите морето дълго не се успокоява. Не може безкрайно да се щурмува, понякога е необходимо да тръгнеш на фордевинд, за да вървиш с вълните. Разрешението е, колкото може порано да се вдигнат ветрилата, тъй като най-добрият начин да се отървеш, е да вървиш все пак. В това е цялото изкуство, изкуството да предвидиш, да преброиш, да пресметнеш педантично като счетоводител облаците... защото при крена, който се получава по склона на вълната, съществува рискът да заведеш яхтата на дъното, а също и рискът да си пилееш времето след бурята. Трябва да се отгатват клопките и прикритите удари, всеки път бързо да се взема най-правилното решение. Когато последователно налитат неочаквани, повече или по-малко силни шквалове, трябва да избираш между желанието да икономисваш ветрилата или да вървиш все по-бързо.

Тогава, дори при як вятър, най-често оставям ветрилата и рискувам да стоя понякога десетки часове на тръни и да следя какво ще се случи. Ако морето стане съвсем непоносимо, тогава няма как, трябва да се спуснеш по вятъра и да сваляш ветрилата, на това се решавам само в краен случай.

При буря от северозапад съществува опасност да се отклоня много на юг от курса, понеже минавам понякога почти по границата на ледовете, но ако искам да спя спокойно, в никакъв, случай не бива да навлизам в територията на айсбергите.

През това време малко по малко се създава един вид рутина: усили ли се вятърът — свиват се ветрилата, отслабне ли, ветрилата се отпускат. Поредица от шквалове или един внезапен порив и ето борбата започва. Но всички тези маневри, следвани от ремонти, не ми оставят никакво свободно време. Например докато по време на спущането по Атлантика имах дори време за четене, сега секунда

нямат за себе си, освен миговете на утеха, например пред чаша горещо кафе или чай, стисната в шепите. Кучешки живот, при който се строполясваш и заспиваш в някой ъгъл, както си с ботушите и противодъждовното облекло. После маневри, машинално хранене, пак маневри, спане, пак маневри, край няма. Когато чувствах нужда, когато нещо ми, тежеше на душата, намирах отдушник в четенето, няколко страници, по една глава на ден, и равновесието ми се възстановяваше.

Може да се каже, че времето ми е изцяло погълнато от аварията, които следват една подир друга. Поредиците от твърде внезапни шквалове ме принуждават да свалям ветрилата аварийно, при което те неминуемо се закачат, чупят се лати, а после идват съответно дълги часове на кърпеж и ремонтване. Тези яки ветрове яростно раздрусват ветрилата при много бързите повороти фордевинд и погубват нещастните лати. Плъзгуните, които крепят ветрилото за мачтата и ми позволяват да го вдигам и снемам, извънредно силно се напрягат и накрая някои части от тях се инкрустират в алуминия на мачтовия жлеб... Да не говорим за скъсаните фалове, които по едно време ме превърнаха в инвалид. По тези метални въжета, с които се вдигат ветрилата, след време, при пречупването им, изскачат малки метални иглички, които въпреки всички предпазни мерки непременно успяват да се впият в ръката и да предизвикат сериозни загноявания.

Въпреки всичко, ден след ден, пътят се разстила през океана и всяко изпитание ме приближава до Сидней, края на етапа, на това дълго странстване, което си струва една хубава литургия.

## СЪБОТА, 10 НОЕМВРИ

Събуждам се от някаква промяна в движението. Ставам и виждам, че яхтата се е завъртяла и ветрилата са издути от обратната страна. През целия ден „Манюрева“ трудно пази равновесие, систематично се стреми към повороти фордевинд. Добре разбрах обясненията, които ми предадоха от ЛРТ относно проблема с „ветропоказателя“. След като свалих всички ветрила, реших да използвам слънчевия ден и да се впусна в атака: демонтиране и смяна на главината, затягане на болтовете на стойката и насноваване на проволките. Тази работа ми отне най-хубавата част от сутринта. Завързах се с въже и работих зад кърмата, извън яхтата, до кръста във вода. Закрепих със скоч долницата на непромокаемото облекло върху ботушите, за да не влиза вода, и успях без проблеми да свърша работата си. Преди да вдигна грота, гресирах и почистих ролрифовата му система. Едва тогава скочих в кабината, преоблякох се и изпих един чай, за да се стопля.

Седмичната равносметка през тази девета седмица показва, че съм изминал 1510 морски мили. Общата ми средна скорост се увеличава и вече стига до 7,5 възела, или 179,2 мили на ден.

Албатросите, които ме ескортират, накацаха около яхтата, доближиха се на няколко метра до мен — започват много да фамилиарничат.

След като завърших поправките, за да се ободря, си предложих малка закуска. Тъкмо ядях десерта, когато чух невъобразима гюрултия в кокпита. Изкачих се и какво да видя: на руля стои един маламок! — вид албатрос. Беше паднал на седалката на рулевия, може би след като се е ударил в бизанмачтата или в някоя част от такелажа. Нямаше как да се измъкне оттам, тъй като размахът на крилете му е почти три метра („... гигантските му криле не му позволяват да лети...“). Знаех, че огромният клюн на тези птици, дълъг почти тридесет сантиметра, е опасно оръжие, с което те знаят добре да си служат. Старите носхорновци от Сен Мало ме бяха предупредили, затова не смеех много да го приближа. За щастие като по чудо той успя сам да се

справи. Подскачайки до края на кокпита, той излезе на задната площадка и храбро се хвърли презглава във водата. Гледката беше наистина комична.

Изчислих, че за две седмици съм изминал 3000 мили, което прави една средна скорост от 220 до 230 мили на ден. Окончателно бях преминал прословутата бариера — 200 мили дневно — за самотник. Бариера, която Чичестър се бе опитал да премине през 1968 година с помощта на своята последна „Джипси Мот“. Значи „Манюрева“ бе успяла в начинанието; нещо повече — това се случи в Ревящите четиридесетградусови ширини. Мед ми капе на душата, естествено...

Намирам се приблизително на 2500 морски мили от Сидней (по този случай трябва да се активизирам!), а при това, благодарение на чудото на радиотелефона, гласът ми вече ме е изпреварил в Австралия. Говоря благодарение на посредничеството на Перт, столицата на западната част. Това е първият австралийски град, който видях през 1966 година, когато тръгнах да търся щастие си в далечни земи и емигрирах с един френски кораб. Първото ми слизание на брега беше в Перт, значи това е първият ми спомен от Австралия. Радвам се, че е и първият град, който ме чува, като обявявам предстоящото си пристигане: тази моя слабост към символите...

Седем години изминаха оттогава! Много вода изтече под корпусите на яхтите, които ми откриха чудния свят на морето.

## НЕДЕЛЯ, 11 НОЕМВРИ

Лош ден. Врълхлетя ме силен шквал, после — серия от повороти фордевинд с аварии.

Въпреки всичко днес е неделя, празнична неделя, някакво победоносно честване в страната. Между два шквала чета в кокпита и само от време на време вдигам поглед, за да погледам балета на албатросите. Те кацат на морската повърхност и отлитат, но преди това поопипват с клюнове водораслите, които се носят по водата.

## ПОНЕДЕЛНИК, 12 НОЕМВРИ

Тази нощ времето беше странно. Дъждовните шквалове бяха последвани от съмнителна зора, чието мръсно жълто тъжно се съревноваваше с черновато розово.

През цялата сутрин непрекъснати маневри и повороти фордевинд, като поздрав от силните шквалове, които достигаха 50 възела (разбира се, без да може барографът да ги отбележи).

Преди да обядвам, едно затишие ми позволи да вдигна грота. Половин час се мъчих, тъй като плъзгуните все повече и повече заяждат. С труд заслужих обяда си и съм доволен, че успях да го изям по време на затишието.

След едно записване за ЛРТ се свързах с дома, цялата фамилия, един по един, се изредиха да говорят с мен. Мама е доволна, защото ѝ казах, че днес съм изял приготвените от нея гълъби с гъби. Джеф, както винаги, е готов да изслуша проблемите ми с техниката, аз го товаря с все нови и нови поръчки, а той съобщава, че това, което съм поръчал, е вече свършено и най-важното, че много добре са обмислили проблема с плъзгуните. Разбира се, не може да се поддържат средните скорости, с каквито аз карам непрекъснато, без да се строшат някои дреболии.

Великолепно ги чувам. Имам чувството, че съм при тях и не мога да ги напусна. Говорихме двадесет минути...



## ВТОРНИК, 13 НОЕМВРИ

Моят собствен рекорд като самотник вече е бит: 10 000 мили — от Реюнион до Франция, — изминати за шестдесет и шест дена. Днес започнах шестдесет и седмия ден, изминал съм 12 000 мили.

Продължавам да съм на 43° южна ширина (и 102°10'И). Времето отново се запуши, вали ситен дъждец и всичко това ме кара да бъда по-предпазлив. Затова отнемам един риф на грота, после още един. Трябва да си малко луд, за да караш с толкова много ветрила. Знам го чудесно, но едва три часа по-късно се реших да сваля грота (болят ме мускулите на задника от това стягане). Цял час се мъчих с винча...

Добре, че го направих: една нова буря оправда интуицията ми. Ако смея да си позволя израза, който не е много подходящ за водния безкрай, върху който се забавлявам, бих казал, че си играя с огъня.

Сега нощта е тъмна и яхтата весело развива своите 10 възела само под геноа. Необходима е действително голяма доза безумие, за да се носиш с тези 70 кв. м при такива сърфирания, които ти преобръщат сърцето.

Въпреки дивите сърфове и леката геноа нощта е хубава...

## СРЯДА, 14 НОЕМВРИ

Все мъгли, мъгли и ръмеж, все тези ширини на големи беди!

Цял ден оправям грота и бизана... до изтощение.

Към 19 часа, докато си приготвях чаша чай, вой на сирена ме изстреля на палубата. На два кабелта зад кърмата, от левия борд, ме чака контейнеровозът „Аустралиън Индевър“ и ме застига.

След обичайните знаци за поздрав целият екипаж се събира на палубата — спущам се при радиото, за да се свържа на 2182, честотата за бедствие. Преди три седмици са тръгнали от Ливърпул на път за Мелбърн. Капитанът ми предлага да предаде някои съобщения и ми дава координатите: 43°03'Ю, 109°19'И. Намираме се на 550 мили юг-югозапад от нос Лиуин и на 150 от дължината му. Това съвпада с точност до 15 мили с изчисленото от мен място и аз се гордея с изчисленията си.

Тази първа среща от толкова време, особено след онези ужасни дни, този първи контакт с хора е изключително ободряващ — имам чувството, че се раждам отново в един свят, населен от задушевени и приятелски настроени същества, които се наричат хора, и аз съм част от тях. Има моменти, в които стадното чувство, необходимостта от солидарност, желанието да принадлежиш някому придобива невероятна сила и ти се струва, че се стапяш в пространството. Не ми говорете за самотника, който страни от хората, защото именно на море той се чувства най-привързан към тях.

Уви, хората, които допреди малко ми разказваха колко е хубава земята и колко добре се живее там, вече изчезнаха в мъглата и здрача на морето, отвличайки, без да искат, със себе си царствения ескорт от малмуци и албатроси, които ме следваха от Добра Надежда до тук. Птиците предпочетоха товарния кораб, той е значително по-голям, а и изпуска такъв хубав дим. От моите летящи придружвачи останаха само един стар албатрос, малко грохнал, чиято перушина на гърба като че ли заплашва да се отлепи при всеки полъх на вятъра, и една-две нещастни птици, черни като гарвани...

## ПОНЕДЕЛНИК, 15 НОЕМВРИ

Наченах нов корабен дневник, още една от моите големи тетрадки с червени корици на добър ученик, за да започна шестдесет и деветия си ден на море.

И така, преминах дължината на нос Лиуин. Това е големият австралийски нос, който след Добра Надежда бележи околотетският път на ветроходите за далечно плаване. Индийският океан е прекосен, „Манюрева“ сега прокарва тройната си бразда във водите на Южния океан, този „Саутърн Оушън“ на австралийците. Вземам курс към Басовия проток, който разделя Тасмания от Австралия, след него ме чакат последните 500 мили изкачване до Сидней.

Във всеки случай „Манюрева“ е една наистина изключителна яхта; това е машина, създадена за скорости, която специално съм подготвил и за много трудни условия. Като се имат предвид яхтата и подготовката, проточила се с години, тези рекорди и постигнатите скорости са нещо нормално. Едно-единствено нещо ме безпокои, искам да знам дали съм успял да експлоатирам максимално моя състезател, дали съм успял да взема най-доброто от него в тези трудни райони, дали съм изпълнил моя личен договор.

През последните три дена наистина стигнах до дъното на тъгата. Отвратителни дни, през които имах чувството, че съм загубен накрай света: ниска облачност, мъгла, почти непрекъснат ръмеж, прекъсван от силни шквалове, огромно вълнение, стихии, които достигат изключителна сила, и тогава се чувствам съвсем мъничък. Повтарям си, че съм тук за свое удоволствие, нищо не ме задължава да стоя по тия места, и че винаги мога да се измъкна, стига да взема курс на север. Само минавам оттук, няма да пропиляя целия си живот в тези краища, я... Мисля за моряците от миналия век, които са прекарвали цялото си съществуване в тези морета, месеци наред пред този запушен хоризонт. Трябва да са били друга порода хора, които заслужават поклон доземи!

Днес мъглата е малко по-рядка от вчера, но всред тази сивота, при това развълнувано и разбъркано море е трудно да се плава. Все пак

свиквам: откакто се убедих, че е наложително да намалявам ветрилата по-отрано, вече е по-поносимо, но все пак доста време ми трябваше, за да разбера, че в Южния океан не мога да плавам „срещу косъма“.

Едно светкавично падане на барометъра ме накара да сваля бизана... По-късно ме хвана едно огромно бордово вълнение, което ми даде да разбера, че далеч по-добре е да карам на фордевинд.

## ПЕТЪК, 16 НОЕМВРИ

Сутринта, въпреки мъглата и дъжда, успявам да видя солидните траверсни вълни... продължавам да се спускам на фордевинд.

Към обяд настават чудеса, безплатно виенско колело по огромните вълни (изглежда, в тези ширини е имало фантастична буря), удоволствие, което завършва с великолепия слънчев дисков секстанта, внезапно кацнал на хоризонта: 41°27'Ю, 117°20'И.

Вдигам бизана и разрифовам грота, след което се установявам на остър бейдевинд с лека геноа, като вълнението е по кърмата. Отварям предния люк за профилактика, най-после изпомпвам трюмовете (най-малко петдесет литра) и дочаквам нощта, най-после по-спокойна.

Залезът е розов и пурпурът се е пръснал на 360° околоръст. Заснемам всичко от край до край с ръмжащата камера, разчитайки на късмета си и на указанията на приятелите ми.

Вятърът е спаднал до 0, свалям стаксела и още от 10 часа скачам в леглото, като слагам будилника за полунощ.

## СЪБОТА, 17 НОЕМВРИ

За пръв път нощта беше по-дълга от обикновено. Не съм чул будилника и съм спал непробудно до 6 часа! Бързам да тръгна на път, вдигам балонния стаксел и се впускам в дребни майстории, за да си очистя съвестта.

Следобед напразно се опитвах да оправя автопилота. Относителният вятър е твърде слаб, за да задействува коректора на курса „Джаноли“, чийто ветропоказател не е достатъчно чувствителен. Яхтата се колебае от качване до поворот фордевинд, но все пак не се оплаквам много; от вчера сутринта има слънце и то струва колкото всички ветрове на света.

При седмичната равносметка се оказва, че от кулминация до кулминация съм изминал 1491 мили. Значи общо 11 289 или средно по 182,5 мили на ден, което е 7,6 възела средна скорост. Това вече е хубаво.

Вчера установих великолепна радиовръзка с хората от ЛРТ, които успяха всичко да запишат. А днес — великолепна връзка със семейството ми, което се готви да вземе самолета за Сидней. Успях да им изброя събитията през седмицата и им разказах за живота си в Ревящите четиридесет градуса.

От осем дена вървя все по същата ширина въпреки всичките ми усилия да отида по на север. Естествено, така разстоянието, което ми предстои да измина, се съкращава (колкото се приближаваме до полюса, толкова Земята е по-малка, значи и пътят, който трябва да се измине, е по-малък). Все пак имам и хубави дни, без бесни препускания, както беше в началото на Индийския океан; материалната част и шкиперът можаха да си поотпочинат. Сега вече свикнах: щом дойде вятърът, свалям или намалявам ветрилата, знам, че пак ще получа дела си от аварии и се приготвям да ремонтирам, когато вятърът утихне. Нормално е след изминати 10 000 мили сега яхтата да покаже и някои свои слабости. Не се опитвам да държа ветрилата колкото може по-дълго, не пришпорвам коня до изнемога, защото си изградих една по-кротка философия; осигурявам удара —

опитвам се да поддържам приблизително постоянна скорост, за да не падна под средната черта.

Отново се връщам на тези 2000 мили, прочертани в права линия на картата от една точка до друга. В действителност разстоянието, изминато от една обедна кулминация до следващата, е много по-голямо, защото понякога се спущам на юг, а друг път се изкачвам на север, за да се отдалеча от границата на ледовете. Ето прескочих бариерата на прословутите 200 мили на ден, която сър Франсис Чичестър се опита да преодолее през 1969 г. и построи специално за този рекорд „Джипси Мот V“. Неговата цел беше да покрие 4000 морски мили за двадесет дена, като използва пасатите между Африка и Централна Америка. Но не успя въпреки хубавия преход и добрите средни скорости. Добре тогава! От нос Добра Надежда до нос Лиуин, измерено по права линия върху картата, това са 4300 морски мили, изминати за по-малко от двадесет и два дена. А моите изчисления показват, че в действителност съм изминал върху терена 4500 мили.

Удоволствието, което изпитвам, нараства още повече при мисълта, че завърших така успешно този преход, за който след своя неуспех великият мореплавател беше казал: „Според мен единствено многокорпусна яхта ще успее някой ден да премине тази прословута бариера.“

Вътрешният ми барометър се покачва в унисон с метеорологичните условия. След десетина дена, без, разбира се, да определям точната дата, ще трябва да бъда в Сидней. Още повече че при приближаването на брега метеорологичните условия са много повече подложени на изменения, отколкото в открито море, където циклоналните и антициклонални явления могат да еволюират без никакви смущения.

През тези два месеца на море имах време да стигна до някои основни заключения. За себе си знам, че семейството все още е най-скъпото нещо за човешкото сърце, и бързам да срещна близките си и Теура, която вече е придала таитянски облик на дома ни. Чувствам, че летя и щом морето или вятърът ми позволяват да спечеля няколко часа, не се колебая да пресилвам ветрилата, за да изпирам работата докрай, а и за да ускоря срещата. Впрочем вече не държа толкова на рекордите, по-важно е — казах вече — дали съм изпълнил договора със себе си, дали съм се борил добре съобразно условията за плаване, които ми

предложи „Манюрева“. За да се убедя в това, поисках да ми дадат по радиото позициите на яхтите от състезанието, които вече са тръгнали от Кейптаун за Сидней. Така ще мога да пресмятам средните скорости, които те развиват, и да ги сравнявам с моите. Любопитен съм да узная тяхното „поведение“ по същите тези морета, където бурята е правило, а слънчевият лъч — изключение. При това разбъркано вълнение, тези гребени, високи от осем до десет метра, при постоянните огромни вълни и тази мъгла, която идва тъкмо навреме да „развесели“ дъждовните шквалове, в тези ширини на истинско нещастие, мисля, че конвенционалната яхта, водена от екипаж, би трябвало да има някои преимущества пред самотника — но това не е весела разходка със състезателен характер и ще бъда доволен, ако мога да отчетя точната разлика.



## НЕДЕЛЯ, 18 НОЕМВРИ

Най-после истинско хубаво време! Събрал съм всичко да съхне в кокпита.

Влязох в радиовръзка с моя приятел от Сидней, Денис Волански; след толкова години — все същата приятелска топлина в гласа му.

Морето е спокойно, завързах румпела в средата, натегнах грота и бизана и си позволих един хубав ден за почивка и четене. Днес е неделя; обичам празниците. Като че ли за да подсили удоволствието ми, когато падна нощта, един страхотно осветен товарен кораб дойде да ме поздрави с феерията си.

## ПОНЕДЕЛНИК, 19-И, ВТОРНИК, 20-И, СРЯДА, 21-ВИ

През тези три дена морето се раздвижи и вече не ми поставя други проблеми при плаването освен обичайните: имам разни ремонтни работи. Радиовръзката е отбелязана с бял камък, защото чрез посредничеството на Сидней-Радио се свързах с Теура в Таити.

За щастие условията са още относително добри, защото от понеделник започнах да не се чувствам добре, все повече и повече се измарям, движенията ми са забавени. Опитах едно лечение с витамини, но не ми стана по-добре. Напротив, във вторник бях принуден да отида и си легна в леглото посред бял ден, а вечерта, въпреки всичко, успях да приготвя нещо за ядене, но го изядох с големи усилия.

В сряда призори се събудих в 3 часа, ставите ме боляха, размекнат бях като парцал, натъртен като след ръгби мач. Едва през нощта в сряда срещу четвъртък, след два часа лош сън, се събудих отново благодарение на алармената система. Тогава открих причината за общата ми слабост, която не можех да си обясня: отравяне от въглероден двуокис, един от онези нещастни случаи, които могат да станат в кой да е парижки апартамент.

Събуди ме будилникът. Бях се затворил напълно — беше шквалисто време и морето бе развълнувано, а аз исках да се осигуря срещу всякакви лоши изненади, които можеха да прекъснат единствените ми няколко часа сън. С голям труд се изкатерих до кокпита и отворих водонепроницаемата врата. По някаква нелепа случайност, вследствие на авария (повреда в охладителната система), се бяха насъбрали изгорели газове от агрегата. Тази нощ без будилника сигурно нямаше да оживея, защото не си давах сметка за нищо и вцепеняването щеше да ме обхване в съня. Едвам вървах, ушите ми звъняха и ужасно ми се повдигаше.

Не ми стана по-добре и през следващите тридесет и шест часа. Всяко усилие ме караше да повръщам и стигнах до границата на изтощението. Едва можех да се движа; всяко движение ми струваше свръхчовешки усилия на волята: независимо дали се налагаше да

повдигна ръка, за да взема от етажерката някой справочник по навигация, или да намаля ветрилата. Непрекъснато трябваше да сядам, за да си поема дъх, и най-малката маневра продължаваше до безкрайност.

Това отравяне с въглероден двуокис малко остана да превърне рекордния преход в „незавършения преход“. За втори път Индийският океан истински ме уплаши. Равносметката от тези три дни: разбира се, загубих от темпото и приблизително тридесет и шест часа съм изостанал от моя график за движение.

## ЧЕТВЪРТЪК, 22 НОЕМВРИ

Все още съм болен, а ето че барометърът започна рязко да спада! Минавам на работен стаксел — измарям се и от това малко усилие.

Яхтата на няколко пъти прави повороти фордевинд. Както винаги, няколко плъзгуна от грота са строшени и трябва да свалям и навивам ветрилото, представяте си с каква мъка, нали? Следобед си отпущам три часа сън.

## ПЕТЪК, 23 НОЕМВРИ

Всяко движение ми коства все повече и повече усилия; слаб съм като пеленаче. Безпокоя се за приземяването: не съм виждал суша от Канарите насам, или приблизително 12 000 мили. Не трябва да се влача в това време, а да се захвана с разни малки ремонти, необходими за маневрите при приземяването.

Учуден съм, дори се безпокоя, че не виждам никакъв кораб.

Кулминацията показва  $38^{\circ}55'$ Ю,  $141^{\circ}43'$ И, сега съм приблизително на 30 морски мили от нос Нелсън и на 90 от нос Отуей. В 13 часа ехолотът измери дълбочина 208 метра, в 15 часа — 150, а в 16 часа — 110... Най-после в 16:55 ч изведнъж изкрещявам като наблюдателите от върха на мачтата: Земя на  $40^{\circ}$ ! Плача... от радост и от отегчение; толкова чакане...

В 21 часа минавам нос Отуей... и най-после различавам към левия борд осветени кораби в далечината.

Още четири дена и... край на времето, което съм си определил, за да се вместя в средните скорости на големите клипери.

## СЪБОТА, 24 НОЕМВРИ

Малко по-добре съм със здравето, но все така се измарям. Като че ли нарочно ветровете минаха на юг...

Натягам на тъп бейдевинд, после на халфвинд. Един час по-късно вдигам тежката геноа и потеглям на остър бейдевинд. Все тъй тихото море започва да се оживява: крайбрежни товарни кораби и стотици кафяви птици.

Къде ли точно се намирам в часа на равносметката за седмицата? От кулминация до кулминация съм изминал 1299 морски мили. Сборът ми сега е 14 079 мили от Сен Мало до тук, или средна скорост от 182,8 мили на ден. Давай, Кола!

Трябва и да пристигна...

## НЕДЕЛЯ, 25 НОЕМВРИ

Толкова близо до целта затишието е деморализиращо.

В 6 часа се опитвам да вървя при слаби повеи, но си лягам в койката, защото все още не се чувствам добре.

По обяд вече не виждам групата Хоган и високия нос Уилсън. Този път съм сигурен, че съм преминал Басовия проток и че вече съм в Тасманово море и безбрежностите на Пасифика...

Приближавам се до две сондажни платформи, минавам съвсем близо: всички ме гледат, но никой не поздравява.

Появява се шамандура за завързване, населена от тюлени. След това ехолотът загубва дъното. Барометърът започва стремглаво да спада. При залеза слънцето е оранжева топка, обкръжена от блед ореол. В това време отпред към левия борд светкавици заиграват по небето.

Възвърнах си апетита и си сготвих „специалитета на борда“ — ястие с ориз и лук.

С приближаването на Сидней започвам да усещам някаква тъга. Там се реши моята съдба — да тръгна в морето. Дълго стоя в кокпита замечтан и с меланхолия си спомням за тези не толкова далечни дни, отново премислям етапите, които измина парижкият студент, пристигнал в Сидней, за да се превърне в моряк, поел на път около света...

Кламси, Дижон, Париж, Сидней... толкова много спирки по време на първия околосветски рейс, пълен с неизвестности, по пътя на най-голямото приключение.

Заминах за Сидней да търся слънцето, срещнах морето... За да бъда по-точен, трябва да кажа, че винаги съм обичал водата, дори студената. У нас в Кламси минава Йон, в която отрано ме научиха да плувам и гребя, удоволствие, което бързо се превърна в необходимост. След един престой в Дижон отидох в Париж, за да продължа обучението си по английски и там, естествено, намерих първия си отдушник в студентския басейн в Бюлие. После открих кануистиката и с моите приятели основахме състезателен клуб в Кламси. Това му е

хубавото на следването, че има много свободно време. След приключването на учебната година аз използвах свободните месеци, за да се отдам на любимите си занимания. Тази дейност ме поглъщаше изцяло и естествено извикваше у мен желание да вървя напред, да създам нещо: да намеря средства, да построя хангар, лодки, да събера съмишленици, цял един маршрут, който водеше към бъдещето.

Преди да се превърне в разочарование, Париж беше повик за мек. Обичах да уча, обичах словесната гимнастика, това преминаване от един на друг език, което е толкова близо до съзидателството. Дори може би избрах английския език така, по инерция, защото в тази област бях най-добър.

Но чувствах нужда от нещо друго. Всъщност мислех, че то е една липса, буквално физическо задушаване. Липсваше ми въздухът, слънцето и просторът, също и свободата. В Сорбоната не бях единственият, който се интересуваше от английския, и често трябваше да слушам лекциите прав, в компанията на много хора, а това не беше по вкуса ми. За човек, който е дошъл в Париж, за да учи по-добре, това вече беше много...

И накрая страдах много от самотата. Аз, който съм прекарал толкова дни като самотник по всички морета на земното кълбо, нито веднъж не съм изпитал в океана онова чувство на загубило се дете, което ме обземаше тогава всред блъсканицата по булевард Сен Мишел или край входовете на метрото. Парадокс, който добре познават хората, избрали да живеят в самота не от желанието да избягат, а за да могат да намерят себе си, да се почувствуват по-независими от себеподобните си и в същото време по-близо до тях. В Париж, в сърцето на тълпата, най-малко може да се осъществи контакт с другите. Затова по цял ден оставах затворен в студентската си стая, за да не виждам никого, и крачех от единия ѝ край до другия, като бърках от време на време в мрежата с провизиите за няколко дена.

Една сутрин разочарованието ми изкристализира окончателно поради слънцето, което не искаше да изгрее иззад сградите. Дадох си сметка, че в града никога не остава свободно време да вдигнеш глава да погледаш небето и дори да го направиш, ще видиш само един сив похлупак. Не ми беше достатъчно да пускам мехури в басейна или когато мога, да избягам и да се спускам с лодка по реките на Морван.



Идеята за околосветска обиколка покълна в мъглите на Париж — бяхме трима приятели, които споделяхме тази велика мечта.

Бях напуснал Дижон с двама мои приятели, които също искаха да учат в столицата. Не си спомням кой точно от нас първи пусна идеята за „бус-пейна“, така наричахме помежду си този вид обзаведена камионетка, която щеше да ни отнесе по пътищата на планетата, за да опознаем хората „отблизо“, както се изразихме в едно писмо, с което искахме съвет от Маюзие, известен изследовател, на чиито сказки в Плейел редовно отивахме. Оттогава, щом видехме до някой тротоар спрял малък фургон от типа на фолксваген или ландровер, веднага се втурвахме да разгледаме окачването му... След което се захванахме здраво да работим... С помощта на географските справочници аз прокарах първия маршрут на картата. Дали това не беше несъзнателното желание преди активния живот да продължим топлината на хлапашките години или може би беше вече повикът на откритото море? Не съм нито син на моряк, нито на капитан и ще ми се да мисля, че единствено слънцето ме караше да се впускам във въображаеми далечни пътешествия. Трябваше обаче да подготвя родителите си за тази перспектива, нещо не съвсем обичайно за едно дружно семейство, където много-много не обичат дългите раздели... Бяхме изчислили, че поне две години ще са ни нужни, за да осъществим това приключение. Та почнах аз психологическата обработка, изтъквайки на преден план лингвистични съображения, които изискваха посещението на страни, където се говори английски език. Ето как Австралия излезе на дневен ред в семейните разговори, още повече че тази англосаксонска страна беше така хубаво разположена на другия край на света.

Тъй като прекалено много се бяхме отдали на мечти, сполетя ни онова, което Лафонтен тъй добре е описал в баснята за млекарката Пиерета и гърнето с мляко: приятелите ми закъсаха с учението и военната служба ги призова. Останах сам с моето огромно желание да пътувам, което изпълваше до спукване сърцето ми.

Вече разказах как моят баща ми забрани да се отчайвам и как благодарение на него мечтите придобиха чудесното свойство да стават реалност. Възможно е самата съдба да ми бе подхвърлила един брой на вестник „Монд“, издаван на английски и разпространяван чрез разменната служба на университетите в Британската общност. В него

имаше обява, че се търси лектор за факултета по литература в Сидней. Макар че бях влюбен в английската филология, направих първата преводаческа грешка: „lecturer“ означаваше в случая ръководещ конференция, а не лектор или асистент — пост, за който можех да претендирам. И нали колкото по-малко знае човек, толкова е по-смел, реших да не изпускам случая, който ми се предлага, и да намеря слънцето, като отида да усъвършенствам познанията си на англосаксонска територия. Усещах, че моментът не трябва да се изпуска. Хванах се, веднага попълних необходимите документи и зачаках. Не получих никакъв отговор, но реших да замина.

На другия ден след Коледа родителите ми ме изпратиха до Марсилия, качих се на един товарен кораб, който през Суец и Индия, от пристанище на пристанище, щеше да ме отведе в Австралия. А в джоба си носех получения преди няколко дена отрицателен отговор.

Е, не бях чак толкова непредвидлив — използвах всяко спиране в пристанище, за да изпращам в Австралия цял водопад от писма, адресирани до директори на колежи, институти, университети, предлагайки им услугите си. Събрах всичките си познания по английски, за да стъкмя най-хубавото си писмо до отговорника на френския отдел в университета на Сидней, като му заявявах, че много добре разбирам, че нямат нужда от мен, но го моля все пак да ме приеме, поне за да ми даде някакъв съвет.

Ако се случеше да закъсам много, щях да извадя своя последен коз — кануто. Тъй като имах диплом за инструктор от Националния спортен институт, предвидил бях възможността да стана треньор на някой клуб. Смятах, че ще мога да продължавам любимия си спорт, защото носех и атестации като добър състезател.

Не бях забравил да взема и бутилката със сгъстен въздух за гмуркане, палатката и всичко необходимо за браконьерски крайбрежен риболов, в случай че посрещането ми не се окажеше достатъчно топло. И не беше за чудене, че багажът ми надхвърляше триста килограма заедно с техническите речници, тенджерата под налягане и газовата печка... в случай че се наложеше да се изхранвам сам.

След едно чудесно пътуване — всичко на кораба ме очароваше, аз пристигнах в Сидней. Не ми беше леко да напусна корабния свят, където всички ме бяха осиновили, но първите контакти обещаваха благоприятно развитие на акцията. Митничарят ме потупа по рамото,

поздрави ме с „Добре дошъл“ и се нае да пази багажите ми, докато се представя в университета, та да не плащам за гардероб. Всичко се разигра в една среща, която протече добре, най-важното беше, че за разлика от другите просители, които пишеха от Франция, аз имах преимуществото, че не бях фотография, нито автобиография, а жив човек, който отговаря на въпросите, пък и е направил една икономия, понеже разносните за пътуването обикновено се поемат от университета.

Тогава още нямах представа за нелогичността, която изигра решаваща роля за моето приемане. Едва по-късно, в самото университетско градче, си дадох сметка, че малката жълта нашивка, осигуряваща ми правото да се движа свободно почти навсякъде, е привилегия за една категория преподаватели, към която ни най-малко не очаквах да бъда причислен. Интуицията ми не остана излъгана: скоро разбрах, че наистина ми бяха дали големи възможности.

Отваряйки вратите си, университетът ми даде възможност и за един съвсем друг експеримент: за пръв път в живота си живеех край морето, и то какво море! Сидней е чуден град, изцяло проникнат от разклоненията на един залив, който трудно може да се опише, защото извиква много прилагателни и наречия. Пред очите ми се разстилаше прекрасна морска гледка с непрекъснато движещите се великолепни ветроходи, които са отдихът и страстта на една нация, луда по спорта и морето.

За мен, преди да се превърнат в спорт, яхтите бяха само пейзаж, понеже всеки миг пред очите ми се провеждаха многоцветни регати, които величествено пресичаха пътя на фериботите и търговските кораби като в някакъв мамещ калейдоскоп.

И тъй като сиднейският кану-клуб беше на половин ден от университетското градче, не можех да ходя там толкова често, колкото ми се искаше. Вкусът към спорта и настоящата и припряна молба на колегите ми да заместя веднъж един отсъстващ човек във ветроходно състезание ме накараха да се съглася да стъпя на яхта. Беше през 1966 г., бях на двадесет и две години и безумно се влюбих. Веднага разбрах, че ветроходството е не само спорт, привличащ, увличащ и завладяващ, обвит от загадъчността на онези тайни и странни думи, които го предпазват от профана и му дават изключителна изразна мощ, окичвайки го с магията на жестовете, породени от думите. Той е една

приказна възможност да играеш с пространството и времето. Разбрах, че ако и аз се науча да управлявам тази яхта, която гордо цепи водите на залива Сидней, някой ден ще мога да я отведа по други води, до далечните страни на края на света, за които мечтаехме в парижката мансарда като студенти. Докато се обучавам, ще науча не само законите и правилата на един друг спорт, но ще имам и възможността да откривам непознати острови. Отдавнашната мечта за околосветска обиколка с двамата ми приятели напусна образа на старото митично фургонче, за да се настани удобно в силуета на ветроход, с който скоро щях да гоня все по-далечни хоризонти.

Пред всяка срещната яхта не преставах да питам приятелите си колко струва това, колко онова и да пресмятам колко частни уроци трябва да дам и колко превода трябва да направя, за да мога да ги купя. Мисълта за околосветска обиколка отново ме завладя и още същата вечер, когато се прибрах в университетското градче, се отбих от пътя си, минах през библиотеката и заех всички намиращи се там книги по ветроходство. До вечерта четох, излегнат върху тревата пред прозореца си, а после в леглото продължих до сутринта. Така осъществих първото си книжовно посвещение в терминологията и техниката на яхтинга. Първата ми бяла нощ от ветроходството... Срещата, която си бяхме определили за следващата неделя, беше сериозна, защото щяхме да участваме в регата! Трябваше да бъде на висота и макар в началото да се учудвах, че морякът няма право да говори за канапи, скоро вече различавах фаловете от вантите и шкотите от въжетата...

Изглежда, че благодарение на активното спортуване със състезателно кану бях предразположен към състезателния дух и само за няколко дена научих достатъчно, за да стана полезен за екипажа. При състезания някои неща се научават само за броени излизания, докато чрез туристическото ветроходство за това са необходими години. Така е, защото състезанието изисква внимание всяка секунда, за да успееш да плаваш още по-бързо. Състезанието ти налага внезапно да маневрираш, въпреки че вече си бил убеден в подходящия избор на ветрилото, налага ти тренировки и повторение на движенията до съвършенство, с хронометър в ръка да отработваш маневрите. Ветроходството в Австралия не е като другаде. Можех да се убедя в това по-късно, когато посетих други страни. В Австралия се занимават с ветроходство през цялата година. През ветроходния сезон във

Франция се провеждат десет известни регати, а един непрофесионалист в Австралия участва в петдесет. Това е толкова разпространено явление, че в годината, в която пристигнах, беше избухнала същинска малка революция, обявена от жените на шкиперите, които настояваха поне една неделя в месеца да е без състезания, за да могат мъжете им да си останат вкъщи, да окосят тревата в парка и да помогнат в домакинството...

Така в продължение на четири сезона, но всъщност цели две години, защото има и зимен, и летен шампионат, аз се посвещавах в тайните на ветроходството направо на килови яхти, защото моите приятели вече не ветроходстваха с швертботи. Бързо отминах етапа на регатите по триъгълно състезателно разстояние с три вехи и успях да се включа на яхти за открито море, защото исках да плавам в открито море. Старата ми идея продължаваше да ме владее, идеята да замина на другия край на света, да срещам острови и хора, да ги позная „отблизо“, както ни задължаваше нашата студентска клетва. Та изучих значи техниката на плаване в открито море със съзнанието, че упражнявам гамите за едно голямо бъдещо приключение. Но само с учене не става. В първото си морско състезание се включих благодарение на обявите. Отговорих на една обява, в която се търсеше човек, за да замести отсъстващ екипаж, като уточних, че съм французин и че освен другото мога да готвя. Престижът на френската кулинария може да направи много... и тази подробност, макар и доста по-късно, стана причина за разни хроники във вечерните френски вестници, които я превърнаха в злостен анекдот.

Във всеки случай, когато Ерик Табарли пристигна в Австралия с „Пен Дюик III“, за да участва в знаменитото състезание „Сидней — Хоубарт“, аз бях „другият французин“ в състезанието. В това класическо състезание, което представляваше за мен едно почетно стъпало в кариерата, бях нает според правилата на една от яхтите. Сутринта преди заминаването около шейсет момчета с торби на рамо се разхождаха по кейовете, тревожно чакаха нечие неявяване, което щеше да им позволи да заемат място като екипаж в последната минута. Може да се каже, че това състезание в Австралия се равнява на Обиколката на Франция у нас, то дори успя да затъмни славата на купата „Дейвис“ в една страна, където все пак тенисът означава нещо.

Така можах да срещна моя авторитетен сънародник. И тъй като на неговата яхта след състезанието имаше място за един човек за завръщането към Франция, съдбата ни свърза.

На това пътуване, което стана историческо, бяхме петима. При Нова Каледония ни изненада циклон и ако се отървахме, то беше, защото направихме всичко, каквото трябваше. Борихме се! Впоследствие може би съм виждал и по-бурно море, но не и такъв силен вятър. След това събитията се развиха по една странна логика: едногодишен отпуск, за да изкарам един цикъл от обучение. Пристигнах в Париж, когато летяха наветата на Май'68 и светът се преустройваше с утопични действия. Отидох в Лориан, при ведрия въздух на морето, там Ерик подготвяше своя „Пен Дюик IV“ за Трансатлантика през юни и нямаше помощници. После всичко се ускори, отказването на Ерик от състезанието след сблъскването в първата нощ, оправяне на яхтата, прекосяване на Атлантика, за да отидем да пожънем транспасифичния рекорд и да обявим за продан „Пен Дюик IV“, покупката чрез заеми и връщането във Франция, при което направих една пълна обиколка на света, която ми даде необходимото ускорение, за да спечеля победата в Трансат 1972.

Превърнала се в „Манюрева“, птица на пътешествията, моята стара спътница се готвеше да събере нови лаври по следите на клиперите...

Но да не казваме „хоп“, преди да сме скочили. Остават още няколко мили за преодоляване и нищо не се знае, още по-малко на море.

## ПОНЕДЕЛНИК, 26 НОЕМВРИ

Тук може да се доверяваме на барометъра.

Порив на вятъра от 35 мили доведе до автоматичен поворот фордевинд, но всяко зло за добро, използвам го, за да тръгна на ляв халс и да направя „левия завой“ към Сидней, като, разбира се, и този път не можах да се отърва от обичайните повреди, счупените лати на грота и бизана.

Морето е развълнувано, грубо и силно течение спира напредването на яхтата, тук това е класика, „саутърли сет“, носи се покрай стосаженовата линия и измъчва състезателите на „Сидней — Хоубарт“.

След като влязох във връзка със Сидней, не можах да се откъсна от радиото заради интервютата, които ми искаха отвсякъде, но следобед успях да вдигна спинакера и вече не се налагаше да стоя на руля. От тук до Хедс, високия нос, който затваря залива на Сидней, има 150 мили, а солидни сърфове скъсаха един фал и намокриха Кола...

Вечерта с цената на едночасови акробатични изпълнения по съединителните рами на плавоците успях да прибера спинакера, който се влачеше като трал. Вдигнах балонния стаксел; големи емоции бяха и тъй като кавалкадата не спираше, взех, че го прибрах и вместо него вдигнах работния стаксел.

Трябва да съм на 25 мили от Джървис Бей — на 85 мили от Сидней, значи остават около 110 морски мили, или дванадесет часа път, ако всичко върви така добре.

## ВТОРНИК, 27 НОЕМВРИ

Курсът ми сега е перпендикулярен на брега и през цялата нощ бягах далеч от пътищата на корабите, тъй като нямам определения нито по дълбочини, нито по фарове.

В 9 часа открих дъно на 290 метра и повече не мръднах от кокпита.

Всичко стана много бързо.

На моменти вятърът духаше с ужасна сила, облачната покривка беше ниска, а видимостта почти нулева; дъждът упорито валеше и мокреше ръцете ми, стиснали румпела. Внезапно всред мръсотията пред яхтата видях нещо по-тъмно, а после вдясно се откри стръмният силует на Норт Хед. С приблизително 15 възела, сърфирайки по гребените, точно в 10:20 ч с „Манюрева“ преминахме целите в пяна носа и влязохме в залива на Сидней.

От едно малко заливче вляво към мен се спусна цял рояк от моторни лодки и яхти, които бяха дошли да ме посрещнат. На един морски катер различих моите близки. Но аз се движех много бързо. Корабчетата мъчно ме следваха и само си магнахме за поздрав...

Докато край мен дефилираха познатите пейзажи, аз се мъчех да пресмятам наум. Към равносметката от последната седмица трябваше да прибавя 561 мили, за да приключи етапа. Това прави 14 640 морски мили за седемдесет и осем дена: 185 мили дневно, или 7,7 възела средна скорост; нов рекорд за самотници, но което е по-важно — равенство! — след едно цяло столетие равенство с „Къти Сарк“.

Така, ескортиран от приятелство и привързаност, сега аз отново се върнах в Сидней със смирението на поклонник, който се връща при източника на своята вяра, и с голямата гордост на човек, удържал облога със самия себе си.

В това тъжно време тържественото посрещане бе съвсем различно от едно друго посрещане на един бряг в един петък през юли 1972! Спомням си как прекосих финалната линия на Трансатлантика за самотници, седнал в кокпита, размекнат дотолкова, че не можех да мръдна, неспособен бях да маневрирам ветрилата, които бях стъкмил



както сваря, плачещ от радост и умора, оставяйки яхтата да върви както си ще... Него ден никой не ме чакаше („За уикенда очакват някаква шхуна...“ — ми каза един рибар при входа на залива). Учудвах се, че не виждам нито кораби, нито самолети, нищо от онова, за което се разправя в такива случаи, само високо от небето се спусна един малък самолет, завъртя се два пъти над мен и изчезна натам, откъдето беше дошъл. Това бе Льолюш, който търсеше своя „Вандрьоди 13“, заедно с брат ми, който веднага се досетил, че тази странна бяла точка върху водата не може да бъде друг освен моя милост.

Тъмната черта, която преграждаше хоризонта, започна да се издига пред вълнореза ми, докато напредвах всред топлата мъгла, а слънцето, единствен свидетел на самотната ми победа, се спущаше бавно, бавно зад хълмовете на Нюпорт.

Едва по-късно започна празникът: надули свирки, се втурнаха катери, завъртя се истинска въртележка от самолети и целият журналистически арсенал се изсипа отгоре ми с въпроси и обяснения, закачки, смях, изненади... цялата неразбория, която бързо отнася мига на преливащата радост, минутата на това ефимерно и силно удоволствие, което е достатъчно, за да оправдае и даде достоен завършек на двадесет дена, тринадесет часа и петнадесет минути ожесточена борба...

Тази сутрин роднините и приятелите, които ме чакаха в студа и ръмежа на Сидней, с радост ескортираха моята алуминиева птица към един друг океан.

Да, тогава, през 1972 година, аленото слънце заместваше отсъстващата тълпа, тук сърдечната топлина сгряваше студената утрин, но силата на осъществяването беше една и съща. Откакто навлязох в Басовия проток, когато започнах да обхождам южните брегове на Австралия и вече не можеше да става въпрос за спане до Сидней, защото знае се, че победата се дължи на тези последни усилия, такава е съдбата на самотниците, започна да ме обзема нещо като опиянение, към което се примесваше топлината на очакваните срещи и на спомените... да, вече на спомените... Ден след ден сред работа и грижи, тревоги и самота, добре или зле океаните ни бяха докарали до желаното пристанище, до онова убежище, където се намират спокойствието, сигурността и покоят.

И като завършек на този фантастичен ескорт от близки и спомени трябваше да сваля грота, което съвсем не беше дребна работа, защото той отново бе заял! Още веднъж, както обикновено, се изкачвам там горе и блъскам с чука — единствено това ме делеше сега от тъй дълго мечтания горещ душ...

## **5. ОЧАКВАНЕТО**

## СЪБОТА, 29 ДЕКЕМВРИ

Днес, в 18 часа, четирнадесетте останали яхти от състезанието „Уитбред“ ще се впуснат в третия етап от надпреварата ще плават през Южния Пасифик и полярните морета, за да стигнат до Рио, „като оставят нос Хорн към левия борд“ съгласно лаконичните инструкции.

Един час по-късно и аз на свой ред ще се впусна след тях, за да ги придружа достойно до срещата със славата, след което пътищата ни се разделят: „Манюрева“ и аз ще поемем курс към Сен Мало, за да затворим нашия кръг.

С изключение на двама-трима този етап почти за всички е тържественият миг, в който от обикновени моряци, каквито сме, ще станем морски рицари със свещеното име „носхорновци“, неносеща пари титла, но с голямо обаяние, тъй дълго мечтана и така омагьосваща...

В 19 часа на този решителен ден пресичам линията между Норт Хед и Саут Хед. Морето е тихо, температурата е идеална, вятърът лек, от север-североизток и отново по компаса — изток!

В полунощ, като доказателство, че не сме хванали много ръжда през тези тридесет и два дена престой, „Манюрева“ задминава „Адвенчър“, който през последните два етапа беше втори по коригирано време след „Саюла II“ и пред моите сънародници „Крите“ и „Гран Луи“, които имат разлика по-малко от два часа, но са изпреварили „Джиа“ с един ден. Какво невероятно прегрупиране на състезателите след 14 000 мили плаване!

Макар че при тръгването времето е, както се казва в туристическите дипляни, само за „пътешествия по южните морета“, една мисъл все ме мъчи и сърцето ми се свива отново, както след онези драматични дни: На 19 ноември, в бурята, „Тауранга“ загуби един човек, паднал зад борда, без да могат да направят нещо за него. На 24 ноември нашият другар Доминик Гийе, шкипер и душата на „33 Експорт“, на свой ред беше отвлечен от западните вълни и вече нищо не беше както преди.

Индийският океан поиска своя мрачен данък и беляза всеки един от нас. Може би се дължи на самотата, не знам, но дори не мога да изкажа колко много ми въздействаха тези загуби. Който иска, нека спори, но аз дълбоко чувствам, че нищо, никога и никой не ще може да попречи на моряка състезател, който обича борбата, да вярва, че неговият занаят, и то не само по време на състезание, е просто да плава бързо, много бързо, все по-бързо, по възможност без да троши. И тук не става дума за някакво лудо надбягване, в което се надпреварват неколцина луди, неподозиращи дебнещите ги опасности, а за онзи стар колкото света закон, който постановява някои хора да изпитват удоволствие в опита да надминат себе си...

Индийският океан, който поиска и друг данък — скъсани ветрила, строшени бизанмачти, повредени рулове и още много други аварии, — малко остана да задържи завинаги в своите разбеснели се ледени води и „Саюла II“ след нейния „нокдаун“, който буквално преобърна яхтата и тя по чудо се изправи, повлякла покрай борда си двама души от екипажа, вързани за осигурителните въжета.

Океан на беди, на драми и страх.

Да, някои от състезателите пристигнаха преди няколко дена и едва успяха да заредят с прясна вода и храна, преди да потеглят отново, но аз имах предостатъчно време да ремонтирам и подготвя „Манюрева“ за голямата среща.

Не беше лукс отмятането върху списъците на различните забележки за ремонти или за приспособяване, които ми се налага да извърша и които заемат дванадесет страници от големия корабен дневник...

След 14 000 мили „Манюрева“ имаше същата горда осанка, както при тръгването от Сен Мало. Но дори да оставим настрана строшените лати и грижите с плъзгуните, цялото стъкмяване доста си бе изпатило от тези непрекъснати екстремални напрежения. Все пак от един километър въжета само едно се износи, но тогава положението наистина беше сериозно. Накрая, след почти всекидневните ремонти и след трите ми изкачвания на мачтата, ето че пристигнахме без големи рани, по-точно, без големи страхове.

Във всеки случай, когато извадихме яхтата на сухо, открихме някои изненади. Разбира се, трябва да се свали подводната боя, за да се придаде на корпуса по-гладка повърхност за следващия етап и да се

отстрани обичайната морска растителност. Но това не е всичко: яхтата беше порядъчно облъскана от морето. Случваше се в дните, когато вятърът пицеше в ушите ми, да видя как в бръснещ полет прелитат цели парчета олющена боя, но едва на пристана можах да си дам сметка за сериозността на повредите.

Трябваше да се направят нови заварки на две пукнатини, които се бяха отворили на мястото, където предните съединителни връзки се закрепваха за страничните плавоци. Тогава се разбра, че цялата тази предна част на плавоците (за щастие благодарение на отсеците те нямаха връзка със задната част) беше практически пълна с вода и трябваше да се прави дупка в долната част, за да се източат водата и заварчикът да си свърши работата.

С една дума, нова партида от удоволствия за доброволните помощници и приятелите. Това бяха хората от Сидней и всички онези, които си бяха направили труда да дойдат дотук и заедно със сърдечните поздравления да поднесат своята себеотрицателна помощ. Покрай брат ми Жан-Франсоа те бяха следили по радиото историята на битките, които води „Манюрева“, и бяха приготвили необходимите попълнения.

Австралийският Круизинг яхтклуб в залива Рашкутър беше много оживен. На две крачки от почиващите си събрата от състезанието, „Манюрева“ бе населена от радостен отбор морски труженици. През тази Коледа на 1973 г. се провеждаше „Саутърн Крос Къп“ — седмица на международни състезания, чиято връхна точка е състезанието „Сидней — Хоубарт“. Австралийските ветроходни запалняковци повече се встрастват в собствените си семейни състезания, отколкото в околосветските приключения на оня, „другия французин“, който плава по пътищата на клиперите.

Заедно със семейния клан се активизираха и някои сериозни помощници: Феликс Обри дьо ла Ное с доброто си настроение, коренящо се в родното Средиземноморие, който се качи на „Крите“ в Кейптаун, за да участва във втория етап на околосветското състезание, оставаше тук. Жорж Кермабон, комуто бях поверил преустройството на трансмисионната система на автоматичния пилот и проучването на възможното изменение на някои детайли от оковките, се беше отбил тук на път за Таити, където го чакаха довършителните работи по неговата яхта. Жилда льо Ган от Бретан, спътник на Жорж

при обиколката на половината земно кълбо, се присъедини към нашия екип, идвайки от Северна Австралия, където пристигна след самотно плаване под ветрила от Таити — този кръстопът на нашето братство на запалените по далечните океански пътувания.

И тук, от другата страна на Земята, „Манюрева“ беше обект на същото пламенно внимание, както у дома. Откакто е слязла на вода, винаги е привличала хора край странния си алуминиев силует.

## НЕДЕЛЯ, 30 ДЕКЕМВРИ

Морето е тихо и хубаво. Посред нощ оставих поветрено „Гран Луи“ и задминах, струва ми се, „Секънд Лайф“.

С потеглянето в открито море наистина вярвам, че съм се примирил. Един магически изгрев, целият в пурпур, чества с ален цвят възшебното отлитане на „Птицата на пътешествията“. Към траверса виждам вече „Крите“ и „Грейт Бритън“. Изглежда, че „Манюрева“ веднага налучка своя ритъм.

На фона на победното слънце на Аустерлиц си разрешавам да поспя, почивка на самотен боец... наистина, съвсем платонична.

Първи ден на подреждания и връзки с яхтите от състезанието. Решаваме да разговаряме всеки ден след метеобюлетина на Сидней. Новините са добри, „Саюла“ е на траверс, но идват и първите неприятности. Електроагрегатът ми спира и вече не иска да си сътрудничим. Инати се дълго и ме дарява с отвратителната и упорита миризма на газьол.

В полунощ имам проблеми с регулатора на халса, трябва да се закрепим главината на безконечния винт, защото се е развила. Решавам да се спусна по вятъра и да сваля бизана, за да предотвратя евентуални сърфирания и да мога спокойно да спя.



## ПОНЕДЕЛНИК, 31 ДЕКЕМВРИ

Тази сутрин в 6 часа вятърът внезапно отскочи на юг-югозапад. След поворот фордевинд и с отново свалени генои се оставям на вятъра да ме носи, защото смятам, че е още рано да измъчвам яхтата.

Следобед си разменяме местоположенията с „Крите“ и „Гран Луи“, после бържим дълго, което изтощи акумулаторите ми и трябваше да използвам малкия агрегат „Хонда“.

Агрегатът ми все още не иска да пали, изглежда, не прави хубав контакт. Докато хондата работи, оставям таблото включено, но въпреки това в ключа няма никакви признаци на живот.

Връзката със Сидней вече е трудна. Не успях да се свържа с Джеф и накрая оставям една телеграма, на която искам отговор след метеобюлетина за състезанието „Уитбред“.

## ВТОРНИК, 1 ЯНУАРИ

В 1 часа се събуждам, за да си честитя Новата година!

Така или иначе, започвам 1974 година с едно голямо пътуване, какво по-хубаво от това? Но този етап ще бъде дълъг: 16 000 мили вместо 14-те хиляди, които разделят Сен Мало от Сидней през Добра Надежда. По-дълъг и по-опасен, защото ще трябва да се спущам още по-надолу, да заменя Ревящите четиридесет с това, което англичаните наричат Гърмящите петдесет, да мина край нос Хорн, на един хвърлей от бреговия лед и да плавам в зони, за които всички карти показват айсберги.

Разбира се, първите 7000 мили ще са най-трудните и ще ги атакувам, докато съм в добра форма, с подготвена материална част, която в Индийския океан показва какво може.

След Хорн ще се помъча да ускоря темпа. По обратния път има фантастични рекорди, които могат да се атакуват и аз с удоволствие ще се опитам „да направя нещо“. Дотам ще гледам да щадя коня си. Но преди всичко трябва да мина край носа.

По обяд вземам важно решение. Всички състезатели избраха прекия път към Хорн, който минава покрай южния край на Новозеландския континент. Единствено „Секънд Лайф“ предпочете да поеме пътя през Куковия проток, който се намира между двата острова, оформящи Нова Зеландия. А аз след кратко колебание реших да постъпя както всички и да се приближа възможно най-много до ортодромията — най-късия път по следата на въображаемия конец, съединяващ две точки от земното кълбо, за разлика от локсодромията или правата, начертана върху картата. При последната курсът е постоянен, но изминатият път е по-дълъг, докато при първата изминатият път е по-къс, но курсът непрекъснато трябва да се променя съобразно огъването на земното кълбо към полюса. Решавам да взема курс към Куковия проток с оглед едно евентуално спиране в Уелингтън, за да сложа край на тези неприятности с електроагрегата.

Всъщност какво ли не опитвам, за да оправя тази дяволска повреда. Сменям свещите и най-после успявам да завъртя този агрегат,

но само за половин час. Успявам да го запаля, като на мястото на въздушния филтър слагам горящ парцал, напоен с бензин — нали подгревът не работи! Но може би от преподгряване агрегатът се задушавя. Дали пък причината не е в охладителната система? Блъскам се още: сменям предпазители... но всяко нещо си иска майстора, а аз не съм чак такъв майстор...

На всичко отгоре радиото ми не работи и не мога да хвана метеобюлетина на Сидней. За щастие „Крите“ и „Гран Луи“ ме чуват, обяснявам им неприятностите си с агрегата и ги моля да предадат моята телеграма. Наистина остава ми малкият агрегат „Хонда“, но той разходва прекалено много бензин и няма да мога да изкарам с него.

Преди полунощ се свързах с родителите си, честитих им Новата година и им разказах за патилата си, което ми отне седемнадесет минути. Тогава научих, че „Пен Дюик VI“ се е завърнал в Сидней отново без мачта. Това е нещо повече от нещастие, това е проклетие. Табарли не ще успее така бързо да достави в Сидней нова мачта и за него състезанието е загубено!

## СРЯДА, 2 ЯНУАРИ

Спокойното море ми позволи пак да работя по агрегата и да опитам какви ли не начини, за да го пусна... но в края на краищата освен че няколко пъти ме удря ток, нищо друго не успях да постигна. Всичко проверих: нивото на акумулаторите евентуално за вода, попаднала в маслото на мотора, гарнитурите на главите, изтичането на вода, почистих платинените релета, демонтирах соленоида, максимално заредих акумулаторите... Вече не ми остава друго, освен да чакам уговорената за утре вечер в 11 часа връзка с Клод Савиньо, специалист по дизелите, който ще ми даде „консултация“ от Кан.

В 8 часа улавям метеобюлетина от Уелингтън, от който се намирам на не повече от 600 мили.

## ЧЕТВЪРТЪК, 3 ЯНУАРИ

В 6 часа сутринта яхтата е на дрейф, но вятърът се оформя и остава само да ориентирам ветрилата. Морето е все още спокойно, малките, препълнени със слънце вълнички блестят с цветовете на дъгата. Югоизточният вятър оправя настроението ми.

Имам много време за четене. Вчера четох, докато ме заболяха очите, и тази сутрин свърших „Сватбата на Лоти“. Чудесни страници, които ме разнежиха и очароваха.

Според обедната кулминация се намирам на 36°40'Ю и 165°10'И. Знам, че от вчера „Крите“, „Гран Луи“ и „Саюла“, които плават почти заедно, са стигнали 42°Ю.

Малко по-късно научавам, че „Гран Луи“ е излязла начело. Браво, Андре Виан! Да живее Франция!

Делфините се веселят заедно с мен; плуват като почетен ескорт от двете страни на вълнореза. Но небето, изглежда, е на страната на англичаните; надменно и начумерено, то се забулва, ръсейки слаб и отмъстителен дребен дъждец.

„Крите“ е на 40 мили след първия (ура!), но „Саюла“ си остава опасна.

В 11 часа вечерта се свързвам с Клод в Кан. В продължение на десетминутен много труден разговор той ми разкрива всички тайни на „проблема с контакта до масата“: да се почистят съединенията на акумулаторите, да се затегнат гайките и винтовете на контролната кутия, да се оголи в двата края един проводник за шунтиране и други проверки, които трескаво записвам.

## ПЕТЪК, 4 ЯНУАРИ

Добър ден, истинско хубаво време; утро със съвсем чисто небе, което следобед става пасатно, и вятър, който с настъпването на нощта най-после почти е попътен.

Продължавам по пътя си (120 по компаса) за протока Кук. Изкарах картите и ги подредих в щурманската маса. Пак битка с електроагрегата; мислех, че съм открил причината за повредата в подгрева, защото връзката със соленоида е разхлабена, но напразно съм се радвал — запаленият двигател угасва на минутата, дори на секундата, в която тръгва. Забелязвам, че маслото е пълно с някакви мехурчета... но какво да правя с тази информация?

Свързвам се с ЛРТ, сега с тях не мога редовно да се свързвам, но поне записват три минути за повредата ми...

## СЪБОТА, 5 ЯНУАРИ

Сутринта вятърът отслабна и яхтата спря. Задминава ме един албатрос, последван от дузина петрели — тези малки сиви птици от антарктическите зони, които отсега нататък ще са моите нови спътници. От юг се надига мъртво вълнение и цируси изпълват небето. Задава се нещо сериозно...

Докато чакам, подновявам борбата с агрегата, като се мъча да спазвам дословно препоръките на Клод. Напразен труд. Въпреки упорството не постигнах нищо освен няколко изгорели предпазители и един нов токов удар. Отново добре проверих подхранването на агрегата, почистих филтрите и доникъде не стигнах, само се покашля сърдито един-два пъти.

Вечерта нова радиовръзка за нови директиви... надеждата поддържа плаването.

Твърде зле, и при това твърде бавно... Равносметката за тези три седмици е само 1039 мили, или средно на ден по 148,5 мили — не е никак блестящо. Вярно е, че прекарвах времето си предимно с агрегата вместо с ветрилата, а и вятърът не беше силен през тези дни.

## НЕДЕЛЯ, 6 ЯНУАРИ

Тази сутрин ветровете са май малко пияни: правят пълна обиколка на компаса и ме принуждават непрекъснато да правя повороти и да поддържам невероятни курсове.

Вдигнах балонния стаксел, след това подредих помещението за ветрилата и прекарах осем часа с електроагрегата. Първо, повторих изцяло всяка една от неуспешните операции от миналите дни. После, после, както каза Клод, опитах последната надежда: захванах се с мембранната помпа, помпата на дюзите, смених дюзите... за да приключа изцяло пропит с газьол. Изглежда, че битката е спечелена. Имало е двойна повреда — и в електрическата, и в горивната система. Струва ми се, че последната се дължи на лошото качество на горивото, което взех от Сидней.

Вечерта мина в различни радиовръзки. В началото случайно улових „Крите“, които ме натовариха да посреднича. Научих от Оклънд-Радио, че връзката с Таити е невъзможна. Поисках тогава от моя оператор да изпрати една телеграма на Теура, за да я успокоя с щастливия край на битката, която водих с агрегата, и да си определим среща на честотите на Махина-Радио.

Пак се свързах с Клод за последни съвети, а после и с родителите си за подробностите и за телеграмата на „Крите“. Натоварих ги освен това да информират ЛРТ, за да не се задържам толкова дълго пред радиотелефона.

Относно състезанието: „Крите“, „Грейт Бритън II“ и „Гран Луи“ са все заедно, сега на 50°, а „Саюла II“ на 70 мили по-надолу.



## ПОНЕДЕЛНИК, 7 ЯНУАРИ

През нощта към десния борд бавно се отдалечава кърмовата светлина на един кораб и може би известява близката земя, живота...

В 10 часа голямата новина — агрегатът ми окончателно проработва. Пали с четвърт оборот! Каква радост! Скачам, правя лати за работния стаксел и филмирам щастливите като мен делфини при носа.

Времето е великолепно. Барометърът е на 1019 милибара, а лотът показва 180 метра. Приближаваме, но вече не става въпрос за спиране — всичко е наред.

Земята се видя привечер. Почти успоредно на левия борд — забележителен връх, подобен на конусообразен сладкиш. Това е Норд Айлънд, „рибата“, която бог Мои е изтеглил от водата според старата легенда на маорите.

Докато с течение на времето фарът на нос Егмонт се измества от 185° до 40° по компаса, то ехолотът показва едно друго изкачване от 145 до 90 метра. Барометърът също не желае да остане по-назад и единствен да бъде неподвижен: от обяд е спаднал с 9 милибара и показва 1010. Какво става?

Вечерта чрез Сен Лис-Радио се свързах с ЛРТ и можах да предам подробности за повредата и нейното отстраняване. Подробно описах потеглянето и съобщих новини от състезанието. Четвърт час по-късно чрез същия оператор на Сен Лис-Радио, който много добре се оправя, се свързвам с Теура на Таити. Най-последно!

## ВТОРНИК, 8 ЯНУАРИ

Тази нощ морето се развълнува. Отново започва танцът на могъщите сърфове, докато към левия борд в далечината дефилира някаква светлинна феерия. Осветена платформа? Или силно осветен кораб?

Разбира се, бързо свалих грота и направих поворот фордевинд. Снемам стаксела, после го вдигам, също и бизана на един риф и улучвам идеалния ход — чиста работа. За да стигна наветрената земя, трябва да направя поворот фордевинд, после да качвам и на разсъмване да вдигна грота и разрифовам бизана.

Така преминавам стеснението на протока Кук със съвсем малък ход...

Сега почти отвсякъде Пасификът ме посреща с див смях. Сега сме двама, обширни Океане! Тръгвам малко на юг, за да намеря ветровете. Сега е време да се позанимая с плаването.

Тъмните планини на протока, подсилени от изумруденото море, представляват една спокойна и могъща картина, която поражява с грубата си красота. Със задоволство поглъщам този спектакъл на неизменните природни сили...

Скоро въздухът става студен, напомня за Швейцария. Яхтата започва да се клатушка и накрая отново срещам албатросите и маламуците, които потвърждават, че вече наистина сме в 40°...

Свалям бизана, спущам се на попътен вятър и отивам да си легна. Започна се.

## СРЯДА, 9 ЯНУАРИ

Всъщност морето е бурно и цяла нощ се спущах с попътен вятър.

В 10 часа се свързах с „Гран Луи“, уви, за да науча една тъжна новина: „Грейт Бритън II“ загубил един член от екипажа си. С изчезването на човека, паднал от „Пен Дюик III“, когато отиваше от Таити в Рио, за да участва в последния етап, това е четвъртата жертва на морето.

По обяд един шквал с градушка отнесе ветропоказателя на регулатора на халса, това е вече за втори път след Сидней. Яд ме е на тази фирма, която е виновна за дефектната доставка. За да поддържам курса, включвам електрическия пилот „Дека“, но с вдигнат и малко отпуснат грот и силно натегнат стаксел яхтата се оправя сама. Хубаво нещо е да си разбираш от работата.

Свързах се с „Гран Луи“, който продължава великолепната си гонитба (Андре Виан ме натовари да предам на жена му, че всички са добре), после с „Грейт Бритън II“, за да кажа на Чей Блайт няколко утешителни думи.

После, в момента, когато преминах в четвъртък, 10 януари, се оказа, че трябва да изкарам още веднъж двадесет и четирите часа на една нова сряда, пак 9-и; всъщност преминах 180°И и 3. Това е антимеридианът, или точно противоположният на Гринуичкия меридиан, и при движение в тази посока датата се повтаря, за да се спазят часовите пояси.

През този нов 9 януари имам тежкото чувство, че съм едно от звената на сърдечната връзка по море. Препредавах много послания, предназначени за „Грейт Бритън II“, между които и разкъсващата телеграма на Марийн Блайт до шкипера, нейния мъж, чието униение е понятно.

Вечерта викам Кламси, за да успокоя родителите си. Мама е сама. След като давам местоположението си, ѝ обещавам, че ще играя само със сигурни карти. Описвам ѝ открития океан и ѝ съобщавам намерението си да остана достатъчно високо в ширина, за да пътувам по по-спокоен път. Горката ми майка! Представям си какво изпитва,

като чува за драмите, които се разиграват в морето, и не я моля да не се тревожи прекалено.

## ЧЕТВЪРТЪК, 10 ЯНУАРИ

Излежавам се до късно. Удобно настанен в койката си, лежа до 9 часа и спокойно продължавам деня в приятната компания на интересно четиво. Без да забележа, дочаквам залеза, осветен от кървави проблясъци, които не предвещават нищо хубаво.

Бързо свалям бизана. Към полунощ гротът брутално е изскубнат от мачтата: фалът скъсан, плъзгуните — строшени. Прибирането му е страшна гимнастика, която изоставих целия мокър и омаломощен. Не остава нищо друго, освен да го навия на палубата и да чакам по-добри дни.

Това скъсване ме учудва, понеже сме далеч от средата със силни бури, чийто относителен вятър достига 40 възела, а освен това бях взел два рифа. Не искам кой знае какво от един грот, достоен за името си.

Вдигам бизана, но пътуваме с три мили повече.

## ПЕТЪК, 11 ЯНУАРИ

Тази сутрин яхтата е под голямо напрежение; трябваше да легна на дрейф, а после само под стаксел да потегля на ляв халс.

Използвам това мъртво време, за да почета колкото мога — свърших „Офицерът без име“. Никога преди не съм чел толкова на море.

Навън много се развълнува и съм запушил изцяло яхтата. Докато наблюдавах този бесен спектакъл, спокойно седнал под космонавтския си купол, изведнъж една гигантска стена от зелена вода се появи неznайно откъде и ме подхвърли като сламка.

Сърцето ми спря в гърлото, краката ми омекнаха и неволно извиках: „Господи!“ — едновременно с уплаха и молба...

Понякога между две вълни небето ни става близко.

Инстинктивна молба, събрана в един вик — това едновременно облекчава и осигурява, когато няма какво друго да сториш, освен да се вкопчиш за онзи, който единствен може да командва стихииите. На море се раждат най-хубавите молитви не само защото се чувстваш като загубено дете, което търси защита, но и защото една красива звездна нощ ти предлага чара си, защото един прост, но величествен залез те обайва с цветове, защото природата запазва само за теб най-хубавите си празници и молитвата сама извира от сърцето, почти пряко волята ти, като възхвална и благодарствена песен.

Настава часът на равносметката за тази втора седмица: само 1119 морски мили при една средна скорост от Сидней, която се е покачила на 154 мили дневно. Можеше да е и по-добре...

Продължавам да се влача. Един поглед назад към тези две изтекли седмици може да даде задоволително обяснение: въпреки че яхтата веднага започна да препуска със своите 18 възела още от Тасманово море и свежото, но не съвсем, време обещавахе хубав живот, скоро непрестанните маневри и грижите по зарядката провалиха всичко. Смяна на курсове и ветрила, всекидневни битки с електроагрегата, навигационното осигуряване за „приземяването“ на новозеландските брегове и накрая ветрове, които ни изоставят...

За да има успехи, са необходими не само по-нормални условия за борба, но и късмет.

В такова време някакъв тревожен страх се загнездва дълбоко в теб и не те оставя, докато не се установиш на „твърд“ курс.

## **СЪБОТА, 12 ЯНУАРИ**

Оформя се лош ден, изпълнен с мъгла и грижи. Шетам наляво и надясно, „пазарувам“ в задната кухня, откъдето разпределям хляба. Мъчех се да разбера защо не мога да чуя редовното предаване за състезанието, необходими ми бяха часове, за да открива, че антената на радиото е прекъсната в основата си. Агрегатът ми пак не иска да пали, пак търся с часове, развивам, отдавам, изгарям предпазители... А междуременно трябваше да сваля бизана и балонния стаксел, за да вървя само с работния стаксел и на автоматичен пилот.



## НЕДЕЛЯ, 13 ЯНУАРИ

Изглежда, че с електроагрегата започваме нов „рунд“. Забелязах, че в маслото има „майонеза“, ще рече вода и мехурчета, и решавам да го сменя. Но какъв е смисълът?

Монтирах нов ветропоказател (вече трети) за регулатора на халса и пуснах системата в действие.

Тъй като морето е все така развълнувано, пътувам само под лека геноа, а по-късно вдигам и добре рифования бизан.

За щастие успях да се свържа с Клод, който ме съветва да започна нова серия от операции върху електроагрегата: да проверя действието на клапаните, да демонтирам уплътненията на ауспуха. И той като мен се безпокои за водата, която влиза в двигателя, и ме съветва да затварям плътно крановете за морска вода, когато не работи... Ето че отново майсторя дървени тапи... „Гран Луи“ сега пътува през 57°Ю и днес срещнал първия айсберг. Температурата на палубата е 1°С, те пътуват с 8 възела, въпреки че вятърът се променя към насрещен на 2400 мили от Хорн.

Айсберги! Те са непрекъснато в съзнанието ми на самотник. Ако се спусна много ниско до границата на ледовете (която, разбира се, е променлива според сезона и според дължината — например при 120-ия меридиан тя се изкачва до 47°Ю, докато при нос Хорн се спуска до 57°), няма да мога да мигна. Това е един проблем за самотниците, който може да бъде разрешен само чрез многоброен екипаж за вахтите. Освен това в тези райони, където мъглата често господства, късове лед, отломени от ледените полета, се скитат продължително на север и са опасни за всички, докато се стопят. На големина могат да достигнат размерите на планина, макар че айсбергът, за който съобщи „Гран Луи“, бил относително малък — тридесет метра височина при сто метра ширина. Какврто и да е, удариш ли се в такъв блок, той е като бетон, тогава — сбогом, нос Хорн, сбогом, приятели!

Бих искал да видя един, за да се полюбувам на тази ледена маса с великолепни цветове, нюансирани във всички гами от синьо до бяло, без да липсват и сивите, но... този път доброволно се откъсвам. Искам-

не искам, когато минавам нос Хорн, ще трябва да се приближа до ледените полета на по-малко от сто километра. Трудна работа, защото през месец януари (за южното полукуълбо това е средата на лятото) е сезонът, когато ледовете са стопили вързалата си, за да потеглят на плаване.

За момента се намирам по на север от повечето участници в състезанието, така удължавам пътя си спрямо тях, но печеля по отношение на сигурността.

От Сидней насам душевното ми състояние е доста променено в сравнение с първия етап. Когато изпитах силната мъчителна тревога всред ширините на пустия Индийски океан, си мислех понякога, че ще намеря гроба си под водата и че не оставям нищо след себе си освен може би един спомен. Нищо или по-точно — нищо и никого, всеки ще ме разбере. По време на последната равносметка рекордите губят своето значение и аз усетих като заповед необходимостта да оцелея. Този океан, който тогава беше като бездна, последната бездна, неумолима и студена като смъртта, за пръв път ме накара да мисля за нещо, което от само себе си животът иска от нас и което дори ако изчезна завинаги, ще продължава да живее за мен.

Когато пристигнах в Сидней, говорих с Теура за дете. Това е друго приключение, което също ме плаши, но... ще опитаме да го изкараме на добър край.

Сега знам, че се приближавам към нос Хорн и че вече не съм съвсем сам. Имам да управлявам друга лодка, на която съм натоварил всички, които съм „опитомил“, както казва лисицата от „Малкия принц“. Опитомяване значи „създаване на връзки“... и моите вътрешни връзки ме свързват малко повече с предпазливостта. Има моменти, в които трябва да знаеш докъде не трябва да отиваш, защото трябва и да се върнеш. Това е като да имаш уважение към съществуването си, но и много повече, то е да се чувстваш отговорен за хората, които обичаш. Човек е отговорен за чувствата, които близките изпитват към него.

Ето защо искам да прибавя от своя страна повече щастие за тях и за онова същество, което беше вече на път, защото бях взел отговорността за техните чувства на борда си, когато потеглих. Ето защо закачам осигурителния колан дори и тогава, когато не ми се иска, понеже губя време или пък не е много приятно. Вече не съм сам,

отправлям се към носа с по-внимателни стъпки. Това не значи, че трябва да се влача. Между повдигането на крака и натискането на спирачката има поле за действие и трябва да се събудя.

## ПОНЕДЕЛНИК, 14 ЯНУАРИ

Продължавам да работя върху електроагрегата, проверявам, демонтирам и монтирам всяка част.

На 57°Ю „Гран Луи“ и „Крите“ плават всред ледове, заобиколени понякога дори и от айсберги при температура, близка до 0°С. Само преди няколко дена се включи в състезанието от Сидней и „33 Експорт“ и сега ме моли да поискам от „Гран Луи“ и „Крите“ работните честоти, дните и часовете за връзка и местоположението.

Трябва да кажа, че за тези осемнадесет дена, откакто сме тръгнали, съм произведен „човекът метео“. Всеки ден излъчвам за участниците в състезанието много подробно описание на метеорологичното състояние в Тихия океан — с бурите, които идват, мястото на фронтовете и предполагаемото им придвижване. Това е, защото имах възможността да се снабдя с приемник на метеорологични карти — изключителен прибор за сигурност. Той е нещо като телекс, който изписва изобари, фронтове, антициклони и циклони, карти на ледовете, височина на вълните, точни предвиждания за повърхността и прогнози за бъдещите седемдесет и два часа... Дава почти факсимилета на метеорологичната обстановка, от които, естествено, остава да се възползуваме.

Но правилата на състезанието ги забраняват. По време на Трансат 1972 г., знаейки, че не съм нито Тарзан, нито Супермен, уредих да бъда снабден с такъв апарат, като мислех, че ще ми бъде полезен, за да мога по-добре да избирам пътя си и да предвиждам носенето на ветрилата. След проявата много сбърках, като разправях на всички, че този апарат ми бе помогнал. Тогава англичаните, които определят правилата, забраниха използването на такива апарати и в Трансат 1976 ще се участва без приемник на метеорологичните карти.

Разбира се, че ще спазвам тази точка от правилата. Казвал съм и съм писал и държа пак да повтора, че тази мярка ми изглежда произволна и безсмислена. Защо в такъв случай да се позволява използването на хронометъра, а да не се върнем към употребата на

пясъчния часовник. Да знаеш къде се намира бурята, която се готви може би да те унищожи, не е безполезна предпазна мярка и остава шансът по някакъв начин да се маневрира добре. Наистина, може да се изтъкне аргументът, че на малките яхти няма как да се вземе такъв прибор, както и проблемът с бюджета, но в тези случаи трябва да се даде предимство на сигурността, като не трябва да се изпускат и крайбрежните състезания.

## ВТОРНИК, 15 ЯНУАРИ

Хубавото време се върна и следобед вдигах дженакерите на гикове.

След като свалих бизана и прехвърлих нанизаното ветрило на десния борд, трябваше да се отдам на една не много приятна гимнастика — балансирайки върху дясната тръбна връзка, обирах браса и шкота на левобордовия спинакер. Това отложи обяда ми за 17 часа.

Посредством Сен Лис-Радио успях да се свържа с ЛРТ за шест минути, по време на които направих отчета си: изскубнат грот, часове на дрейф, вода в главата на агрегата, прекъсване на антената, съобщение за „Гран Луи“ и „Крите“ в ледовете, сред които на свой ред навлиза и „Адвенчър“.

## СРЯДА, 16 ЯНУАРИ

В 3 часа при хубава звездна нощ, когато вятърът малко се заостри, внезапно се скъса фалът на левия дженакер и ми докара куп работа: събиране на ветрилото, заставане на дрейф, вдигане на бизана, който после трябваше да натегна обратно на вятъра, за да направя поворота и да потегля. След което трябваше да прибера тиковите от плавоците...

Обедната кулминация ме определя в  $48^{\circ}30'Ю$  и  $149^{\circ}20'З$ . С един ден съм назад от „Секънд Лайф“, но с четири спрямо „Крите“, „Гран Луи“ и „Саюла II“. Ще трябва доста да се поозоря, ако искам да отмина нос Хорн преди края на месеца.

Започвам да осъществявам добрите си намерения; решавам да се погрижа за обедите, осъзнавайки, че в последно време съм се отпуснал и само гризвам по нещо на крак...

Тази нощ ме заварва в съзерцание и лирично настроение — записвам в корабния дневник: „Безбрежен е океанът. Нощ е и съм запалил ходовите светлини, просто така, за себе си. Странна малка светлинка на върха на мачтата, която чертае арабеските си върху тъмния хоризонт на огромния океан. Нищожна светлинка, символ на живот и надежда. По големия океан една светлинка танцува по вълните, танцува и осветява самотата“.

Като дете съм и тази вечер огромното море ме приласкава до гърдите си.

Не остава друго, освен да си легна.

## ЧЕТВЪРТЪК, 17 ЯНУАРИ

Морето е раздвижено, хоризонтът мъглив, небето дъждовно, но духът ми е на висота; днес имам среща с Теура.

В 6 часа трето скъсване на фал. За три седмици това е много, но какво значение има, когато знаете, че собствената ви половина ви очаква?

От 11 часа започвам да слушам Машина-Радио. Докато чакам, вземам прогнозата от Канбера, но нищо, нищо в продължение на часове. Едва в 5 часа следобед, и то чрез Сен Лис-Радио, можах да чуя няколко несвързани изречения от чуруликането на малкото ми другарче, и то през Хонолулу. Толкова беше приятно, че си определих среща за утре в 12 часа с надеждата за по-добра връзка.

Днес по обяд пресякох 50°Ю и преминах крайната граница на ледовете. Трябва да си отворям очите. Докато чакам, раздразнен от липсата на връзка с Таити и от този мръсен дъжд с мъгла, решавам да си повдигна духа, като се нагостя с варени картофи (а те са хайверът в открито море). Между впрочем барометърът стремглаво пада. Докога?

Вечерта семейно сбирание с „Крите“ и „Гран Луи“, към които се присъединява и „Тауранга“ — от нея също започват да съглеждат айсберги. Заедно разискваме за метеорологията.

Малко преди полунощ вятърът рязко отскочи на югозапад и духа на пориви от 40 до 50 възела. Единственият резултат е скъсаният шкотов ъгъл на геноата; стоманеният накрайник се строши като стъкло! Виждайки, че геноата ѝ е укротена и работният стаксел вдигнат, „Манюрева“ се втурва в лудо препускане, докато мокрият до кости Кола внимателно сваля бизана.



## ПЕТЪК, 18 ЯНУАРИ

Силно развълнуваното море причинява големи накрения и ме кара да се спусна на попътен вятър. Принуден съм да стоя под купола и да наблюдавам, защото яхтата опасно ляга на халфвинд, а имам проблеми с ветропоказателя. От трусовете тежестите пред стойката са паднали и ветропоказателят не е балансиран. Изглежда, че разхлабените винтове на стойката позволяват на ветропоказателя да преодолява блокирането на безконечния винт и да се върти към качване. Обвързвам стойката така, както през 1972 г. пред Добра Надежда. От друга страна, трябваше да стъкмя система от талии, чрез които да движа руля от купола. За съжаление щурвалът не е включен поради необходимостта от ремонти, с които закъснях.

Поривите сега достигат 60 възела и непременно трябва да насочвам кърмата на яхтата срещу тези течни склонове, които понякога подло се сгромолясват откъм траверса.

Кулминацията ме определя на 49°50'Ю, докато „Гран Луи“, „Крите“, „CS et RB“ са на 60°Ю, а другите малко по на север.

Барографът сега е на 982 — такова нещо не съм виждал досега!

Накренията стават тревожни — стоя безпомощен под купола и поразен само присъствам на събитията. Въпреки всичко опитвам се да се боря, насочвайки колкото мога кърмата към вълните. Два или три пъти свалях работния стаксел, за да закачам раксите, които сами се разтварят. Накрая, за капак на всичко, понесох ужасен крен вследствие огромна блуждаеща пенеста вълна, която ме атакува от юг-югоизток.

Както в Индийския океан, тревогата отново настъпва. Решавам да мина на щормови стаксел, след което да щурмувам и да се пусна по вятъра към североизток. За щастие срещнах „Крите“ и „Гран Луи“ тъкмо навреме, за да повдигне духът ми.

Но какъв ден, има да си го спомням!

Равносметката за седмицата е по-добра — с 1367 мили от кулминация до кулминация, което за общия сбор от 3525 покачва средната ми скорост на 168 мили дневно. Още малко усилия...

## СЪБОТА, 19 ЯНУАРИ

Изморен от бдението на руля, в два часа сутринта използвам едно затишие и си лягам пременен с нова пижама и с грейка, пълна с вряла вода, за да си спомня вкуса на хубавите неща в живота. Въпреки бурното море спях добре чак до 11 часа!

Естествено, денят ми изтече и обядвах в 6 часа вечерта.

Трябва да съм на около 2600 морски мили от нос Хорн. Изглежда, че плавам много на север от пътищата на депресиите. Но предпочитам да се мъча с моя много специален северен път — по-добре истински страх от бури, при условие че все пак не се злоупотребява, отколкото денонощно бдение за лов на айсберги... Изборът ми между вятъра и айсбергите е окончателен.

За да се поглезя малко след това изтощаващо време, се обаждам вкъщи, но мога да дам само приблизително местоположение 49°30'Ю и 134°З, понеже плавам по изчисление от три дена напълно безполезният секстант стои в кутията си, очаквайки по-нисък хигрометричен градус.

## НЕДЕЛЯ, 20 ЯНУАРИ

„Слава богу, че има недели“ — е казал един известен политически мъж. Много обичам да празнувам неделите, но морето невинаги позволява. Днес запушено небе и сеанси на изпомпване на трюмовете с черпак и кофа, но все пак се почерпих с чай и британски сладки. Чудесно...

След това, като освободих фала на грота, започнах катеренето по гротмачтата (сега е лесно, защото в Сидней занитиха от двете страни на мачтата степенки), за да поставя най-послед нов фал. Но там горе работата е продължителна и трудна. Трябваше да прекарам изтеглящото въже и да вкарам края на проволката.

Когато се спуснах, видях, че краят не е стигнал до долу. Изтеглящото въже се е заклинило някъде по пътя си и като се пооправя, трябва да започна отново, но този път ще му вържа по-тежко олово. Жалко наистина за този неуспех, защото сега там горе над главата ми свистят като камшици стоманените въжета на заялия фал и блока на спинакера. Занапред ще трябва да сложа каска, за да маневрирам при мачтата.

В полунощ малко се спущам по вятъра.

## ПОНЕДЕЛНИК, 21 ЯНУАРИ

Пурпурен изгрев, насрещен вятър, падащ барометър, цируси и стратуси, оцветени в розово; хм... хм! Югът си поема дъх, за да избухне в ярост.

Спуснах се по вятъра, за да наглася тежката геноа и в 7 часа изведнъж стана нещо, което можеше да бъде фатално: оковката на гротцага от неръждаема стомана се счупи и по чудо мачтата не е паднала. Макар че преди тръгването бях подновил рангоута и такелажа, за да стане изключително здрав ансамбъл, който да мога да насилвам зверски, ето че планката от неръждаема стомана, задържаща гротцага към палубата, се строши като стъкло.

Всъщност тези планки от неръждаема стомана, осигуряващи връзката между палубата и гротцаговете, са единствените детайли от стъкмяването, които не съм сменил, и значи са от построяването на яхтата. Наистина е чудо, че мачтата не падна, защото, доколкото знам, няма случай на ветроход да се счупи връзката на щага и мачтата да остане цяла.

Добре, че тази мачта е изключително здрава, а такелажът повече от издръжлив, защото в този момент всичко легна единствено върху тях.

За подмяна използвам планката на долния бизанцаг, след като със свредло направих дупка за болта.

При температура 1° или 2°C, при тези пориви на вятъра и пръските, които ме мокрят, за два часа работа буквално съм замръзнал. Излишно е да уточнявам, че отоплението работи с пълна сила, но това, което ме тревожи, е, че агрегатът пали все по-трудно и по-трудно.

Тръгвам отново на път под стаксел №1 и се спущам на попътен вятър.

Това мъгливо и дъждовно време ми пречи да определя обедната си линия на мястото, писна ми от това слънце, което все ми бяга, и от това определяне по изчисление, което вече е повече от предполагаемо. Само това оставаше — да се намирам в района на ледовете!

Изглежда, съм между два огъня: депресия, която ми изпраща това лошо мъртво вълнение, и фронт, комбиниран с друга депресия, идещи от юг. Тъй като барометърът все така се гмурка, с малкото ветрила се държа внимателно.

В 10 часа вечерта решавам да вдигна тежката геноа въпреки случилото се тази сутрин. Също както падналия конник трябва на всяка цена да се кача на коня веднага. Но сега пък плъзгуните се заклещват върху щага, понеже връзките им от необработена кожа са се отпуснали. В някой ден на веселие ще ги закрепя с конец за шиене на ветрила, което е най-добрият начин.

За да допълни лошото ми настроение, противодъждовното ми облекло вкарва колкото може повече ледена вода в ботушите ми.

Симпатичен ден!

Като си помисля за последните дни, общото впечатление е, че нещата вървят все към по-лошо. Отначало гигантските вълни, които трябва да са достигали дванадесет метра, ме принудиха да стоя петнадесет часа непрекъснато на руля, за да преговарям с всяка една от тях. Тогава за пръв път извадих щормовия стаксел — само 6 кв. м, който никога още не бях използвал, и поверих „Манюрева“ на тази малка носна кърпичка и на автоматичното управление. Трябва да призная, че вятърът беше спаднал до 40 възела, докато преди духаше с 60, но беше необходимо много време, докато се успокои морето. Гордея се с моята алуминиева машина, която успя да преодолее такива условия.

Много съм доволен, че инстинктивно усвоих действията на старите носхорновци: вълните да се поемат откъм кърмата и в никакъв случай да не се пада на траверс.

Естествено, утрешният ден е ден на майсторене и поправки.

## ВТОРНИК, 22 ЯНУАРИ

Зората в тези ширини започва много рано, около 2:30 ч. Нощта, или по-точно светлят здрач, не трае повече от около четири часа.

Поривите духат още с 50 възела; свалих бизана и дежуря докъм 6 часа.

Най-после слънцето се съгласи да покаже носа си на пресекулки през облачния воал и успях да изчисля няколко линии на мястото. Намирам се на 53°Ю и 122°30'З — на приблизително 1800 мили от нос Хорн. Ще стигна ли преди края на месеца? Във всеки случай продължавам да браздя пътя си под тежка геноа, без много да се грижа за курса си, и обръщам гръб на щурманската маса, за да си чета книжката.

Все повече и повече се безпокоя от странните ръмжения на щурвала, задействуван от автоматичния пилот, които се усилват. Ще трябва да се провери!

Посредством Сен Лис осъществих превъзходна връзка с ЛРТ и разказах за последните аварии, които ме лишиха от грот. Научих, че Теура се обадила по телефона и иска да опитам да се свържа на 2182 с Таити... Късна, но приятна утеха.

## СРЯДА, 23 ЯНУАРИ

Това вече е върхът! Електроагрегатът отказа да пали, а като наченах новата туба със сладка вода, разбрах, че е замърсена с морска вода.

Пропилях половин ден да човъркам различните системи на електроагрегата; филтрите, свещите, разпръсквача... В края на деня, след осем — десет неуспешни опита, много трудно успях да го пусна.

Слънцето си ляга в ложе от черни и моравочервени тревожни облаци. Скоро заплахата се оформи в буря с градушка, която изпълнява чудесно соло върху кънтящия метал на „Манюрева“.

В полунощ великолепна радиовръзка от двадесет минути с дома: правя равносметка, равносметка на авариите и надеждите.

Натоварих ги да предадат информацията на вестник „Тентен“, за която не съм забравил, но за да правя икономии на акумулаторите, не мога да си позволя да се свържа.

Днес „Грейт Бритън II“ трябва да мине нос Хорн. Според ескортния кораб на британския флот „Индюрънс“, който е на пост там, за да гарантира сигурността на състезателите, времето е хубаво.

Аз също живея в носхорновска атмосфера. След като бурята изтръгна грота ми и скъса един фал, не можах да ликвидирам аварията, защото времето е все така лошо, само изкачване до върха на мачтата не е достатъчно, за да се постави правилно фалът.

Изтекоха дванадесетина дена, в които животът ми протича само между палубата и сандъка с инструменти и резервни части. Вече нямам друга цел, освен да мина носа на безопасно разстояние от брега и възможно най-бързо да се отдалеча, защото ядох вече попарата на ветровете от високите ширини.

Промених ритъма на живот на яхтата. Предпочитам да дежурия през нощта, а сутринта да спя по няколко часа. Откровено казано, не трябва да драматизирам толкова нещата. Накрая дори и случаят с гротмачтата завърши добре. Ритъмът е усвоен, морската рутина ме учи да понасям всичко и да съм готов за всичко. Неудачите се плъзгат по мен, както водата под корпуса на яхтата.

## ЧЕТВЪРТЪК, 24 ЯНУАРИ

Над масата за карти прикапва вода, което е особено лошо за това място; Сигурно идва от някой илюминатор на рубката и се промъква между вътрешната алуминиева обшивка. Ето на това му се вика яхта, която тече... и то точно край Хорн!

Както всеки ден след емисиите за състезанието, продължавам да излъчвам метеорологична информация за онези състезатели, които ме чуват: те пък ме информират за ледовете.

Нова неприятност: там горе виси само на жицата си приемникът на СЕА 70. Може да го е блъснала някоя птица. Във всеки случай ще трябва да се изкатери горе колкото може по-скоро. Докато чакам, правя нов шкотов ъгъл на тежка геноа. Добре ще я опна и прецапвайки така със 7–8 възела до утре, може би ще спася ветропоказателя и ако имам късмет, ще си осигуря една нощ сън.

От радиото се носеха трудноразбираеми звуци — сякаш някой говореше на пингвински! Човек би могъл да си пожелае и по-добра помощ в навигацията, но пък си представям как щях да се пуля, ако предаваха на японски!

Въпреки заканите си, които обявих преди малко, в полунощ вдигам леката геноа.



## ПЕТЪК, 25 ЯНУАРИ

Ветровете бавно се въртят и се спускам на попътен вятър. Лягам си точно в 6 ч. „Скалата“ приближава и трябва да пестя силите си за в случай че...

Трябва да премина през всички мъки на ада, за да пусна електроагрегата и осем минути по-късно той отказва да продължи... Дрънчи като тенджерата и въпреки прегледа на различните системи (охлаждане, горивна, електрическа) така си остана безмълвен. Забелязах само кълба дим във входа за въздух при подгрева, но не мога да направя никакви изводи.

Цял ден барометърът не престава да пада и стигна до 996 милибара. Въпреки това едно красиво просветляване поздрави залеза и поразвесели малко този мрачен сив свят.

Равносметката за седмицата не е много лоша, кръгло 1400 мили при общо 4925 и една средна скорост от 175,8 мили на ден.

„Крите“ е вече само на 200 мили от Хорн.

## СЪБОТА, 26 ЯНУАРИ

Небето е посипано със звезди и Южният кръст се откроява над мачтата. Утринта е достойна за нощта — истински хубаво време, което ми позволява да работя. Поправям латите и плъзгуните на грота. Благодарение на обедната кулминация най-после се определих: 54°Ю и 101°И. Температурата е 4°С, а във вътрешността на кабината е 10°С. Предпочитам да не отоплявам, за да не предизвиквам големи температурни разлики и за да пестя енергията. Следобедът мина в майсторене на грота. После се покатерих на мачтата, за да опитам да прекарам фала, но изтеглящото въженце отлита все към лицето ми.

За последен път пускам малкия агрегат „Хонда“, защото резервите ми от бензин свършват. Времето отново е неустановено, изпъстрено от пълни затишия, при които съм принуден да качвам, за да може да работи регулаторът на халса.

Хондата окончателно е „аут“. Днес „Индюрънс“ е правил компания на „Крите“, като преди това е придружавал „Грейт Бритън II“ и „Саюла II“, които имат само три часа аванс пред „Крите“. „Адвенчър“ и „Гран Луи“ ще минат утре.

Амброджо Фогар, италиански самотник на борда на „Сюрприз“, ще участва също в празника на Хорн.

## НЕДЕЛЯ, 27 ЯНУАРИ

През нощта само един шквал с градушка идва да напомни, че преходът е сериозен. И така, морето е тихо и вятърът лек. След поворота фордевинд настроих лодката и се отдадох на сън, който трябваше да продължи точно до 5 часа, а се събудих в 11 и намерих яхтата с обратно издути ветрила... От колко ли време? Колкото повече приближавам, толкова по-често ми се случва така да заспивам за дълго: от умора ли е, или пък хитрувам...

Следобед стъкмих един стоманен фал, който прекарах през блока на топенанта и вдигнах (най-последно) грота с два рифа. Наложих се да стоя четири часа на палубата; когато е студено, бавно се работи.

Наистина е доста студено. Водата трябва да е около 4°C. Що се отнася до външната температура, много не трябва да се доверявам на термометъра: когато маневрирам при вятър и пръските ме мокрят, студът се усеща много по-силно. За щастие бях предупреден и за да се предпазя възможно най-добре, много сериозно се заех с проблема. Във вътрешността на яхтата не разчитам много на отоплението, защото не искам да увеличавам температурната разлика спрямо външната атмосфера. И тъй като по една или друга причина трябва да се излиза навън, преминаването е много болезнено. Така колкото мога повече избягвам да пускам малкото отопление с пулсиращ въздух и температурата се установява приблизително на 8°C. Истинско щастие е, че свикнах така; сега, когато агрегатът е повреден, ако отдавна не бях си наложил този режим, сигурно щях да съм най-нещастният човек на света. Използвам само огнеупорната тухла, която загрявам на пламъка и с удоволствие се топя. Естествено, трябва добре да се завивам; навличам едно върху друго термолактили, акрили... и не мога да се оплача.

Освен това използвам и брадата си! Докато в тропичните ширини не можех да търпя повече от пет дена, без да се бръсна, сега я оставям свободно да расте. Тя ми дава илюзията за топлина, пък е и идеално уплътнение, което пречи на вятъра да се промъкне под качулката на непромокаемото ми облекло. Брадата успешно замества

шалчето, което, щом се намокри, замръзва. Недостатъкът на всички противодъждовни облекла е, че връзката между качулката и горницата не е добра и оттам прониква вода. Ако се престараяш, тоест когато искаш да отделиш качулката от горницата посредством цип, понякога стигаш до неприятни моменти. Когато се върна, смятам да направя препоръки за всички тези неща.

За всеки случай, за да се предпазя от студа, се екипирах с много усъвършенствани облекла. Моите приятели от фирмата „Екинокс“ за производство на морски облекла ме помолиха заедно да обсъдим нова екипировка, която да подобри бита на моряците; нали ще прекося трудните райони на Четиридесетте, където се живее всред ледове. Та имам двойна гама облекла — и класическа, и експериментална; сега трупам изводи.

Бях проучил и проблема за влажността и кондензациите, които често ме безпокояха. Този път Теура успя да купи от Париж подплатена облицовъчна тъкан, чиято лицева част беше мека и предпазваше от удари, а и не се навлажняваше. На влагата не ѝ оставаше нищо друго, освен да се укрие в предните помещения за ветрила, които, след като са били на открито и свободно, са събирали дъжд и пръски, осигуряваха винаги чудесна мокрота.

Използвам също и добре изолиращи спални чували, дори за кратките порции сън, на които съм обречен, за да мога макар и за малко да възстановявам самочувствието си. За тази цел се стремях да си създам идеалните условия за сън, тоест да навлека пижамата и да се мушна под чаршафите и завивките — с една дума, да се опитам да намеря успокоителната обстановка на леглото си у дома. Случвало се е, естествено, да не мога да изпитам тези малки удоволствия и е трябвало да спя напълно облечен в чувала. Често, дори когато не става въпрос да спя, а само за няколко минути да се изтегна, та да се отпусна, използвам специални водонепроницаеми завивки. Те ми позволяват, както съм закачулен с противодъждовното облекло и с ботуши на краката, да почивам, без да намокря всичко наоколо. Когато яхтата се клати много, използвам онова, което наричат „предпазно платнище“: едно парче плат, здраво зашито за плата на койката — нанизано е на две стоманени тръби и закрепено за тавана на яхтата. Благодарение на него съм като във фурна, от която никой не може да

ме избута, освен когато самият аз поискам, и то става чрез система от ракси, които лесно се откопчават.

Може би сега е моментът да поговорим за кухнята, другата страна на самотното ветроходство... този нерв на пътуването, от който зависи много, а за моята борбеност, не се срамувам да си призная, играе изключително важна роля.

Припомних за мерките, които бях взел на тръгване от Сен Мало с оглед пилотът да се чувства добре. За човешкия механизъм са необходими грижи като за мотор, всяка част трябва да се поддържа и ако стомахът се пренебрегне, това застрашава волята и доброто настроение.

Разбира се, взех много повече хранителни припаси. Макар че си бях поставил за цел да поставям рекорди, предпочитам да увелича товара, но съвестта ми да е спокойна. Бях сигурен, че винаги ще имам за още два месеца хранителни резерви и особено сладка вода. Моята яхта може да загуби дори и мачтите си и да се превърне в сал, може дори да се обърне, но винаги ще имам с какво да преживея, докато спокойно стигна до брега или близкия корабен път. Следователно винаги ще имам на разположение непокътнати грейпфрути, лимони, лук... и голям резерв от сладка вода (употребявам приблизително по два и половина литра на ден).

Освен пресните продукти, които взех при потеглянето във всеки от двата етапа, моят приятел Роже, гостилничар в Сен Жермен де Пре, и майка ми, подпомогната от Теура в Кламси, ми приготвиха ястия, стерилизирани в стъклени буркани. Имах ги най-различни и стигаха за два месеца плаване на море, при което ще поддържат благоденствието на органите ми и доброто настроение...

Няма да забравя онзи ноемврийски ден, когато в Индийския океан, преди да се кача за маневриране, изядох гълъба с гъби от мама Кола. Удоволствие, което повдигна духа ми, започнал нещо да се понижава.

Може би най-важно е времето, отделено за кухнята. Готвенето е изключителен начин за отпускане. На „Манюрева“ си имах две свещени места. Едното е огромната маса за карти, снабдена с въртящо се кресло. Там ме заобикалят много близки предмети, събирани както за това, че са полезни, така и за декоративните им качества... Снимките, сувенирите и дреболиите, взети от тук и там и от Таити,

заемат немалко място. Другото свещено кътче е кухнята с долапите, мивката, газовата печка и до всичко това мога да стигам както съм седнал на въртящата се табуретка, закрепена до лявобордовата койка, която служи като шкаф за храна.

Сладката вода черпя от туба и мога да я пускам направо в мивката, също както морската вода, посредством два педала на пода.

Тъкмо там понякога, вместо само да си претопля някое ястие, ще ми се да изпълня някоя рецепта, да изпирам някакъв сос, фрикасе с лук... с единственото желание да съм пред „фурната“. Нужно ми е, защото на всяка цена трябва малко да се пренастроя, да се освободя от маневрирането. Дотолкова, че си позволявам този лукс, и то точно тогава, когато се надига безпокойството от бурния вятър, когато ме обзема мъчителната тревога пред мощните вълни, които сякаш си играят с яхтата. Тогавя трябва да открадваш от времето, когато тази тревога те принуждава да стоиш прикован безкрай на руля, защото в решителния момент тялото и разумът не бива да са смразени и притъпени.

Понякога имам съвсем ясното чувство, че трябва да щадя себе си, така, както се случва да усещам, че „Манюрева“ има нужда от отдих, за да си поеме дъх, или обратното — желае да продължи своя бяг. Може да изглежда смешно, но съм убеден, че яхтата и човекът трябва да са слети в едно, за да могат добре да теглят браздата си. Това познание се основава както на опита, така и на интуицията, която не може да се обясни.

За да приключим с домакинската част, бих желал да се опитам да се издигна малко по-високо, до нивото на кулинарната философия на самотника. Ако обичам добре да си хапвам — а то вече се разбра, — то е, защото придавам на храненето нещо, което е извън рамките на непосредственото удоволствие. Твърдя, че за сам човек същността на желанието да приготвиш нещо вкусно е най-добрият начин за връзка с другите. В тези мигове се срещам с приятели, с роднини, виждам майка си или Теура, когато работят за мен, избират даден продукт, следят готвенето на това или онова ястие, за да могат в деня, когато отворя кутията или буркана, да ми предадат своята свежа обич. Вече не съм сам, една мисъл довежда друга, раздвижва се цял кортеж от спомени. Намирам близките си по най-краткия път от кухнята до

обичта, от стомаха до сърцето. Пруст разказваше за някакъв сладкиш...

Ако сърцето се затопля така на хубавата топлина от възвърнатата обич, трябва да се каже също, че след маневриране, когато се прибирам, често мокър, замръзнал до кости, настава благословеният миг, когато се озовавам в сух и уютен кът, затоплен от газовия пламък, понякога дори и от огнеупорната тухла, която е поставена до тихо къкрещите ястия. Тези мигове пораждаат хубави мисли и хубави спомени, ето защо беше необходимо да се опишат всички тези добрини, които допадат на сърцето на самотника.

Във всеки случай след моята тежка и безкрайна битка из Индийския океан, когато пристигнах в Сидней, бях отслабнал с два-три килограма. Въпреки клатенето, понякога много силно, винаги се мъчех да не изоставям кулинарните си усилия и очакваната утеха. В най-тежките моменти бивах принуден да застопорявам съдовете върху печката и да обличам противодъждовното облекло, за да не рискувам да ме изгори съдържанието на някоя тенджерка, която си е дала свобода на действие. Заявявам, че ако бях останал само на точните дажби от сухи наденици, не знам дали щях да издържа на психическите натоварвания: трябва да благодаря на боговете на семейното огнище.

## ПОНЕДЕЛНИК, 28 ЯНУАРИ

Регулаторът на халса вече не реагира, два или три пъти през нощта намирам яхтата застанала обратно на вятъра.

Отново идва хубаво време, което ще ми позволи да се отдам на майсторене.

Захващам се с регулатора на халса и за по-лесно се заемам с противотежестта.

Накрая започва, кое ли по ред, изкачване на мачтата; благодарение на стъпалата и утихването на вълнението то не е трудно, но ме безпокоят трите косатки, които обикалят около „Манюрева“. Тези огромни китообразни, чиято черна кожа е изпъстрена с бели петна и понякога достигат до осем метра, могат да бъдат опасни, а моите направо сякаш ме дебнат с нетърпение. Без да свалям поглед от тях, успявам да закрепя блока на спинакера, да прибера електронния анемометър-ветропоказател или по-точно онова, което е останало от стойката, разбита вероятно от някой албатрос на градус, и да вкарам въжето с тежест през мачтата, но тежестта все заяжда някъде, пак ще трябва да се катеря...

Докато слушам предаванията за състезанието, от които научих, че „Джиа“ иска да се отбие в порт Станли на Фолкландските острови за храна и вода, можах да съобщя на „Индюрънс“ местоположението си и проблема ми с електроагрегата. По време на прекъсванията от страна на „Адвенчър“ и „Бритиш Солджърс“ от „Индюрънс“ ми съобщават, че ако времето позволява, ще ме оправят.

Вятърът отслабва, но връхлитат шквалове. Ако не беше студено, щях да си мисля, че сме в Черния котел. С този проклет ветропоказател без противотежест яхтата се колебае от 40° до 90° и решавам да центровам без него, като прокарам гумени въжета на румпела.

„Индюрънс“, който всеки ден предава метеопрогнозата за нос Хорн, вчера събщи за изключително ниско налягане — 970 милибара на 43°Ю и 70°З, оформено вълнение и шквалове...



## 6 ЧАСЪТ НА ИСТИНАТА

Целта не е далеч. Обедната кулминация на слънцето ме определя на  $56^{\circ}50'Ю$  и  $69^{\circ}30'З$ , а Хорн поддържа самотната си вахта на  $55^{\circ}58'Ю$  и  $67^{\circ}38'З$ .

След като съм вече само на няколко дни път от тази точка на планетата, която толкова месеци бе изпълвала мислите ми, ме обзема нещо като отегчение. Това предпазливо плаване от Сидней, всичките тези аварии, които ми попречиха истински да взема нещата в мои ръце, накрая прегриза ентузиазма ми.

Времето е непостоянно, редуват се пасатно небе, истинско хубаво време и шквалове. Непостоянните ветрове като че отслабнаха, плаването стана тягостно и загуби чара си. Вписванията в корабния дневник стават все по-кратки и по-кратки: „Поворот, пак поворот... Шквал, запушено небе, «чернокотелно» време“.

Авариите продължават без прекъсване, сякаш са се настървили срещу мен. По пет пъти на ден трябва да се изкачвам на върха на мачтата, да се преборвам с фалове, топенанти или указателя за вятъра... да не говорим за мрачните часове, за изчерпването на водата от наводнените трюмове, преливането на замърсената вода от тубата, която мирише на газьол — изглежда, че водонепроницаемата преграда в задната част на корпуса е поддала. Стойката на регулатора на халса отново се е разхлабила и ме принуждава в опасно положение, възседнал задния релинг, да затягам гайките.

Но каква голяма и радостна изненада. За пръв път от толкова време моят грот се съгласи да се изкачи до върха на мачтата... и не закъсня с лошите си шеги с плъзгуните, а като ги снесах, за малко да ме простре в несвяст от свободно падащата фалова дъсчица. Леката геноа също ме изостави с връзките на раксите...

При тези условия и седмичната равностметка не може да бъде добра. Направените сборове очертават направо лошо положение — изминал съм само 1090 мили, най-тъжният сбор от сума време насам. Вчера, четвъртък, след като пресметнах кулминацията, реших, че от

нос Хорн ме делят само 450 мили, и можах да дам на „Индюрънс“ първото си ЕТА (estimated time of arrival) или предвидения час на пристигане, сиреч че след седемдесет и два часа ще бъде в подножието на „Скалата“ и смятам да достигна островите Диего Рамирес — югозападно от нос Хорн в събота, 2 февруари вечерта, но на море нищо не се знае!

Нито обратно издутите ветрила, нито автоматичните повороти фордевинд и пълните затишия, неприятностите с ветропоказателя или стойката му, нито пък ветровете, които стават източни, нищо, дори лошото ми настроение няма да може да ни попречи с „Манюрева“ да приближаваме неусетно, миля след миля, този нос на бурите, място на толкова трагедии. При това морето си остава мистериозно тихо въпреки дългата мъртва вълна и писеца на барографа, блокирал в долницата на барабана...

## СЪБОТА, 2 ФЕВРУАРИ

Докато съм спал, вятърът е станал северозападен, откога ли? Под облаците, далеч на североизток, съзирам странни бели отражения: дали не са ледовете на Огнена земя?

Днес наистина е ден на миражите или на облачните ефекти: като че ли виждам земя „50° по компаса“? Спокойствие!

Като връх на всичко, вятърът духна от североизток. Наистина неразбираемо е, защото ще ме принуждава да лавирам от запад на изток и да напредвам със скоростта на костенурка.

Кулминацията заличава всичките ми съмнения; сега сме на по-малко от 100 мили, но ветровете са все така противни и ехолотът не показва дъно още.

Ето вече месеци как пътувам към тази скалиста маса, която скоро ще се появи, ето вече месеци как очаквам бурни ветрове, които да ме захвърлят в протока Дрейк, между Огнена земя и Антарктида; и ето ме, тук съм, пред бариерата; нервен като кон в навечерието на голямо състезание! Но може би точно това съм забравил — да се настроя да заслужа тази среща, може би мърморенето ми през последните дни е ядосало мрачния скалист страж на края на Американския континент, който дава път само на достойните нему?

При това знам, че там не може да се иде, ако не си научил занаята или без съответната нагласа на съзнанието. Не може да отидеш там и без друго едно познание, което прониква до дъното на човешката същност: не може да отидеш без подготовка на душата. Не може да вземеш участие, без да си постил.

В последно време бях забравил за това.

Вярно е, че повече от месец някаква смътна тревога не ме напускаше. Колко пъти си представях ожесточените битки на големите ветроходи за далечно плаване от миналия век, които, идвайки от Северния Атлантик, понякога са се борили със седмици срещу западните ветрове и теченията? Колко ли от тези моряци са били отвлечени от огромните вълни или изхвърлени от разлюлените мачти?

Колко ли кораба са били преобърнати от вълните, потопили в траур най-хубавите страници от човешката история!

Прочетох доста разкази на стари носхорновци и доста трудове по морска история, за да мога и аз да дишам с ритъма на тази епопея.

Знам за фантастичното приключение на двата екипажа, потеглили от Холандия през 1615 година, за да търсят друг търговски път към Индия. Те имали смелостта да се спуснат покрай бреговете на Южна Америка до неизследвани ширини, после — навлезли в протока, който отделя Огнена земя от остров Естадос, и стигнали до мрачния отвесен бряг, който отваря вратата за Южното море... Шутен и Льомер, вашата история се знае от носхорновци и те помнят, че това име, дадено на новата скала, е името на вашето регистрационно пристанище, на едно старо холандско пристанище.

Не всички, които тръгват по вашия път, ще имат вашето щастие и мнозина не ще се завърнат в пристанище. Път, осеян с много клопки, много бурни морета, много яростни ветрове, много твърди ледове, затова е бил изминат само от големите кораби от епохата на откритията.

Единствена властта на златото успя да върне смелите към живот, да събуди алчните, „треската“ създаде „булеварда за Пасифика“, по него можеше да се отиде до Калифорния, а после и до Австралия. Помагаше нарасналият опит, техниката; движението стана поинтензивно. Великолепни ветроходи — бързите клипери с източени линии, се впуснаха тогава по пътя към нос Хорн във фантастични скоростни състезания. Златото, после нитратът от Чили, никелът от Нова Каледония, дървото от Орегон, вълната и житото от Австралия прокараха нови пътища, но всички те минаваха през задължителния проход: тази врата, през която Пасификът се впуска в Атлантика, където вълните, обикаляйки земното кълбо, се сгромолясват върху една-единствена скала, докато ветровете нахълтват, канализирани от веригата на Андите. С тези пътувания, тези забележителни постоянни състезания, при които екипажите се отдават на борба за престиж и за пари (защото големите скорости означават и голяма печалба), се изковава една друга човешка раса — от хора, изградени от твърдост и смелост, у които себеотрицанието и търпението са се слели с извечния приключенски дух и стария стремеж към откритото море. Една

тръпнеща епопея, която даде на ветроходството благородническа осанка, един факел, чийто пламък трябва да съхраним в сърцата си.

И легендата, дъщеря на историята и времето, разказва сагата за смелите моряци, заминали да живеят всред ледовете, отплавали за Валпарайсо, „където други оставят костите си“, както гласи старата песен, с която вдигат ветрилата. Но понякога е трябвало да минат двадесет пъти край нос Хорн и едва тогава, всред сивотата, да видят неговата страховита скалиста грамада, заплашително издигаща се под оловното небе, всред сивото и студено море. Отвесен бряг, забучен като цербер посред пътя на Ревящите ширини, трагично блъскан от фурните на вятъра. Този декор стана за мнозина мистичен кът — свети Граал, вечно преследван и все тъй недостижим.

За хората от планината той е Анапуерна и Еверест, връх, който трябва да се покори. Трансатлантическото състезание ме изведе горе, на първия връх, откъдето се наложи следващото непреодолимо изкачване и сега катеря последните метри, но не на покрива, а на края на света, далечен и величествен.

Защото Хорн не е противник, нито съперник в спортния смисъл на думата, а един символ на трудност, на страх, който трябва да се укроти, на едно голямо възнаграждение, което трябва да се заслужи с всяка нова атака при изкачването. И може би по-скоро индивидуално завоевание, едно наследство, което трябва да се приеме и съхрани. Цели човешки поколения са се борили, страдали и загивали в тези краища и когато ние, аматьорите, които не сме обвързани професионално, съзнаваме, че сме се изравнили с тях, сме щастливи, че осигуряваме смяната. Нос Хорн трябва да продължи да живее и ако някой ден смелчаците престанат да го посещават, Хорн ще деградира до размера на точка в географския справочник. Нещата съществуват за нас само когато не са заличени за взора ни. Никога не съм го чувствал толкова силно, както при срещата ми с капитан Готие, „гротмачтата“ на „Международното сдружение на капитаните от далечно плаване — носхорновци“. Преди да отплавам, пожелах да се информирам, да поискам съвети от тези хора, които са участвали в голямото приключение на нос Хорн — всекидневие в техния занаят на моряци от далечно плаване. Почувствувах колко е щастлив капитан Готие, че страницата не е окончателно обърната, че опитът от техните големи битки ще послужи за друга борба.

Извадих картата на капитан Готие, на която се кръстосваха курсовете на двадесет и две преминавания на нос Хорн. Загладих гънките, подстрих молива си и с леко трепереща ръка прочертах курса на „Манюрева“.

## СЪБОТА. 2 ФЕВРУАРИ

Кулминацията ни определя в  $56^{\circ}58'Ю$  и  $69^{\circ}24'З$ .

Към 16 часа най-после земя! Този път няма съмнение, това са островите. Веднага изчислявам и нанасям линията на мястото, която потвърждава, че това е наистина Диего Рамирес. Ехолотът отбелязва дъно. Пейзажът на първата суша от приблизително месец насам е злокобен и красив едновременно. Викам „Индюрънс“ и давам своето ЕТА: утре призори.

Два часа по-късно се срещаме с „Индюрънс“, който ще ме придружава през тази нощ, а утре след Хорн ще ме ремонтират на завет. Докато чакат, всички са на палубата, офицерите на мостика са в униформа и изглеждат доста театрално. Англия е остров и трябва да си англичанин, за да вечеряш така и край нос Хорн.

През нощта вятърът е нулев и след като нагласям ветрилата на ляв халс, си отпускам два часа сън. Ставам да огледам хоризонта, после изкарвам една вахта в кокпита и се възхищавам на нежната геометрия на Южния кръст над гротмачтата.

## НЕДЕЛЯ, 3 ФЕВРУАРИ

В 3 часа призори... слънцето се издига за великия ден; напуска розовите си завивки, които се разпростират по целия хоризонт. И там, в далечината, отново земята, островите Лермит и ... ами да, разбира се, гордият силует на нос Хорн; още неясен, но вече обсебващ ме.

Когато удари дванадесет часът, легнах на дрейф, за да чакам екипа от техници на „Индюрънс“. Той идва с надувна лодка и носи запаси от бензин, малко продукти и човешка топлина.

На края на света — наздравница с шампанско, придружена от топъл хляб. След седмици самота, загубен всред долините на огромните вълни, без отопление и осветление след аварията, без възможност за радионавигация, сам сред бурното време в ноци на бдение и аварии, нима можех да си представя тогава този празник на душата, това неподправено щастие; да вдигнеш чаша за своята мечта и за човешката солидарност?

След това изминаха няколко трудови часа в работа по електроагрегата. Шефмеханикът, подпомогнат от двама дизелисти, оправя всичко; повреден е соленоидът за декомпресия във веригата за пуск. Ще го замества една отвертка, показаха ми как!

Англичаните ми помогнаха още и да почистя горивните тръбопроводи, задръстени с вода. Снабдиха ме с бензин за малкия спомагателен агрегат и се отдалечиха. Оставиха ме сам да продължа пътя си към Хорн; най-хубавият подарък, който все още можеше да ми направи някой моряк.

Напредвах бавно, тласкан от вълните, това беше истинска награда за мен в деня на непосредствената среща с моята мечта. За този нечуван подарък вятърът се беше оттеглил от играта — отказа да духа, за да ми даде повече време да се наслаждавам на картината. Дори се надигна слаб насрещен вятър, за да ме принуди към къси лавировки... да удължи празника!

То беше миг на отсрочка, възнаграждение, което дойде в часа, предвиден за най-големите битки. Жалон за почивка по този дълъг път, дълъг на отиване, дълъг за връщане, вече натежал от нещастия и



тревоги, но сега наставаше миг на отмора и наслаждение, предшестваша върховния момент.

Смяната на караула се осъществи при най-хубави предзнаменования, точно в момента на затишие; рядко хубаво време между две бури, което древните наричат „разхубавяване“... Едно разхубавяване за един самотник, изправен пред истината.

Ала Хорн би изневерил на легендата си, ако във въздуха и във водата не витаеше някаква глуха заплаха. Там горе, в небето, пробягваха облаци и водата под краката ми отново ставаше мрачно гъста и учестяваше дишането си. Започна да ме обгръща някаква особена атмосфера; изглежда, отражение на вътрешния мир със спомените за древните и битките, които са водили те в тези морета, без дори, за награда на своите усилия, да видят тази мрачна скала.

Днес, 3 февруари, неделя, в часа, когато на испанските арени матадорът се изправя пред своята съдба в „ла хора де вердат“, едно момче от Кламси се приближава до нос Хорн, броени години след като е открило морето, но вече проплавало толкова път след една среща, записана в небето на Нюпорт.

Всичко е наред, както се полага за великите мигове от живота; приближавам се бавно. В покой съм! Чувствам се лек, може би дишането ми е ускорено и разтварям широко очи, за да разгледам на свой ред тази скала, която толкова пъти съм се мъчил да си представя.

Той е там, крехък и силен, с онази двувалентност, която се полага на един обект на човешките мечти; нежен с дантелата, която поръбва върха, масивен в основата си, мъжествено проникващ във вълните. Той е там, желаната рожба на титаничната битка между океана и земята, издялан от силни удари с брадва, набразден от бръчки, прорязан от пукнатини.

Светлината играе с контрастите; денят е малко сив, но дали е ден тази смесица от нощ и мъгла, тази бледа светлина между две светлини, които не идат нито от небето, нито от земята? Нощта... На другия край на света слънцето си ляга върху крайбрежния лед, отразяващ част от светлината му, така че не се знае дали е мрачно сиво от нощта или светлосиво от деня.

Тази непосредствена среща, митична, фантастична, събуди в мен толкова силни чувства, че усещам как се надига една дълбока

носталгия, защото добре знам, че времето не може да се спре и че за мен нос Хорн скоро ще бъде минало.

Погледът обгръща скалистото острие и компасната роза овлажнява ... минаваме ... минахме! Бузите ми са мокри, но не от морските пръски...

Килватерната следа, която доскоро се стелеше в Пасифика, вече безвъзвратно ме отдалечава от него. Нищо вече няма да е както преди. Нещо тежко, нещо значително се претърколи в миналото и вече споменът идва вместо надеждата. След толкова седмици между морето и небето, между безсъния и аварии ето ги миговете, отредени за опиянение от победата; всъщност те дойдоха, за да напомнят на моряка, че всяко нещо има край. Защо на този свят няма триумф без сянка от горчивина?!

Както отминах замечтан, изведнъж си представих завръщането на френска земя, с любителите на сензации и големи трагедии. Виждам вече момчетата, протягащи дългите прътове на микрофоните си с характерната и добре позната професионална усмивка: „Е, Ален Кола, тази година нос Хорн май те разочарова?“ Сякаш при това пътуване около света с последователното минаване на нос Добра Надежда, нос Лиуин, Нова Зеландия и цялото това плаване в Четиридесетградусовите ширини и в Петдесетте, в което бях предоставен на милостта на морските фортуни, не са били спазени правилата на играта. Сякаш това неочаквано слънце при „срещата“ е достатъчно, за да се извърши демистификацията, да се подценят часовете на щурмуване, на бяг по вятъра, на вкочаняващи костите нощни вахти, разранените ръце и всички тези запомнящи се седмици със свилото се в стомаха безпокойство. Да се забрави на бърза ръка гибелта на четирима другари, паднали във въртопите и отнесени от черните, студени води, която ни кара да се завръщаме с накърнени души. Бих се бунтувал, бих крещял като луд, но така не се прави, така не е хубаво. Епохата има право да избира героите си и да изисква от тях битки според мярата им, но не и да изпраца мъже на самоубийство само за удоволствието да се създават евтини емоции. Нос Хорн не е цирково представление.

Морето, морето не хитрува. И си е чисто негова работа, ако далеч от тълпите, далеч от света, в миг на рядко, независимо щастие, то

понякога е нежно с онези, които го почитат.

## 7. ПОСЛЕДНАТА ПРАВА

За да взема последния завой, трябва по-отрано да атакувам и свивам наляво. Чувствам, че щом напусна тези нечовешки ширини, ще си възвърна състезателната нагласа и ще натоваря ветрилата. Позакъснял съм: рекордът на „Къти Сарк“ за разстоянието между Сидней и нос Хорн е двадесет и три дена, а „Манюрева“ ги направи тридесет и осем.

Но не може да се мине от един океан в друг, без да се плати мито. Още същата вечер, на 3 февруари, Атлантикът се сети за хубавите ни спомени и ме посрещна с фанфари. Предвестниците не лъжеха, задаваше се много бурно време и не трябваше да се бавя.

На другия ден все роси, морето започва да става истински развълнувано и температурата пак слиза до 3°C. Много ми се иска по-скоро да тръгна на север, но първо трябва да се отдалеча достатъчно от земята и да мина мористо от плитчината Бердвуд, там вече ако ме изненада някоя разпенена вълна, ще стане опасно.

По време на един шквал великолепна дъга се проточва на юг. Големи албатроси ме ескортират. Вечерта, подобно на силна лунна светлина, полярното хало не иска да ни изостави на мрака. Дори и по време на най-силните заплахи океанът има скрит запас от нежности.

Още един леден и влажен ден. Морето е опасно, трябва да се стои на руля и да се посреща всяка вълна, за да не се претърколим напред. Шквал след шквал ме карат да перифразирам за мореплаването старото жп предупреждение: „Внимание, един шквал може да закрие друг!“ Точно такава е положението, както влаковете се разминават, така и ние се разминаваме с бурите, с всеки изминат час ръцете се сгърчват от стискане.

Агресивните разпенени вълни не ме оставят да си почина. Когато поутихна, се опитах да се изтегна за малко на койката, но едно злобно накренаване наводни каютата и трябваше да изпомпвам водата от трюмовете, а от вълнението краката ми бяха омекнали.

От вчера моят електрогенератор пак отказва да работи. Ето втори ден как бягам по вятъра с щормови стаксел. Не смея да поема на север, защото морето е силно хълмисто, вълните стигат може би десет до дванадесет метра. Но съм решил: срещна ли група пингвини, при първото затишие ще завия наляво — право на север. Паковите ледове не са далеч. Тласкана от западната буря, „Манюрева“ измина само за 48 часа половината разстояние между нос Хорн и Южна Джорджия.

## 6 ФЕВРУАРИ

Тази сутрин всичко върви по-добре. Барометърът се качва, слънцето се показва, малко по малко морето се усмирява. Бизанът е вдигнат, курсът е северен, скачам в леглото и заспивам като труп. Вахтите на руля ме съсипаха. При всяка вълна си повтарях: „Ето сега трябва да «завия» край нос Хорн, давай, Кола, давай!“ Отсега нататък всеки оборот ме отдалечава от човекоядеца и ме приближава до родината.

Привечер, след като поставих четири нови плъзгуна на грота, най-после можах да го вдигна.

Следващите дни потвърдиха добрите ми впечатления. Сега Фолкландските острови са на 200 мили запад-югозапад и вече имам чувството, че наистина съм минал Хорн и съм към края на опасните зони.

Спокойни и активни дни: суших прането, подреждах помещението за ветрила, изпомпвах задния отсек, проверявах електрическата система, за да мога после да се опитам да пусна агрегата...

Температурата в каюткомпанията стигна до 18°C, след като се отървах от пуловерите и водонепромокаемото облекло, имах чувството, че се нося безсрамно разголен. Между две маневри и едно изкачване на гротмачтата, за да закрепя поправената флюгарка, имах време дори да закърпя пробития си панталон, който флиртуваше повече, отколкото трябва, с въздушните течения, спазих и часа за чай, с една дума, ударих го на живот.

Внимавам с грота, защото макар че небето предвещава хубаво време, вятърът внезапно се ускорява и яко разтърсва мачтата. Един вътрешен глас ми напомня, че не бива да ставам глупак и че първо трябва да гледам да се завърна.

При равносметката за шестата седмица излиза, че съм изминал 1288 мили, което прави общо от Сидней 7303, или 173,8 мили дневно при средна скорост 7,2 възела. „Кола и синове“ забогатяват...

## 10 ФЕВРУАРИ

Тази нощ маневрирах по пижама. Какъв лукс!

Кулминацията ме определя на по-малко от 600 мили от Буенос Айрес и тази вечер ще се опитам да се свържа... Още малко усилия и ще съм излязъл от Четиридесетте.

Сега „Манюрева“ е изминала половината от пътя на този втори етап, но трябва да ускоря крачката, за да мога преди края на март да бъда в Сен Мало за общо деветдесетте дни, които гоня.

Барометърът пада, на 360° залезът е мръсно розов, а това не обещава нищо хубаво. Щормовото време не ми вдъхва доверие и предпочитам да сваля грота.

До два дена трябва да взема решение за ходовите светлини. Дотук ме пазеха айсбергите, които принуждават евентуалните кораби да разузнават с радара, но след 38° паралел вече сме извън крайната граница на ледовете. Тогава или ходови светлини, или нощни вахти и само малко сън през деня?

## СРЯДА, 13 ФЕВРУАРИ

Ето че се озовахме на височината на Монтевидео вляво и на Добра Надежда вдясно. Според мен се намирам малко по-близо, отколкото трябва, до първия, но важното е да вървя на север и да се отърва час по-скоро от тези ширини за мазохисти.

От два дена морето е развълнувано. На няколко пъти бях принуден да пусна яхтата на дрейф и да запаля ходовите светлини. Вятърът продължава да захожда на запад, вълните са все по-стръмни, всичко показва, че някъде става нещо. Но най-после излязохме от Четиридесетградусовите ширини, може би на пръсти, но все пак излязохме.

Общо остават още около 6000 мили до Сен Мало, или колкото едно трансатлантическо състезание (отиване и връщане), и на всичко отгоре при съперничеството на „Пен Дюик IV“, който пътува по същата „пайлът чарт“ от рейда на Реюнион за Франция.

Тези слаби времена обаче изгълтват нищожните ми амperi, понеже само автопилотът поддържа курса. Ако това продължава, ще бъда принуден сам да управлявам, а в промеждутъците да се пускам на изток, защото на тъп бейдевинд ветрилата се балансират.

Уморих се от тази техника, която ми скъса нервите, както се казва, когато му писне на човек. Тя ми опорочи пътуването, живота ми изпорти.



## ПЕТЪК, 15 ФЕВРУАРИ

За да си успокоя нервите, изкарах девет часа непрекъснат сън.

Страшно бях ядосан. Продължават неприятностите с регулатора на халса. Сложих още олово в противотежестта, но животът ми е отровен: невъзможно е да се плава с всички ветрила, които желая, защото яхтата поема на фантастични курсове, стават автоматични повороти фордевинд с всички рискове за аварии...

Вчера единствената ми утеха бяха няколко летящи риби и призори великолепият ефект от двойно слънце, а после тройно — като апотеоз.

„Манюрева“ измина 1700 мили от 3700-те, които по права линия делят нос Хорн от Екватора. „Къти Сарк“ ги изгълта за двадесет и шест дена. Това е почти половината път и ние го изминахме за дванадесет дена. Забелязвам едно интересно съвпадение: моят най-добър преход съответства на най-дългия преход на „Къти Сарк“ навремето. „Къти Сарк“ отплава от Сидней на 14 декември и пристига в Ламанша на 16 март. При едно друго отплаване от Сидней на 7 януари една яхта ще пристигне на 8 април в Ламанша.

Равносметката за седмата седмица е една от най-слабите: 1001 морски мили.

## 18 ФЕВРУАРИ

Тази сутрин намирам яхтата с обратно издут стаксел и гълтаща по 5 възела с курс север...

Времето е шквалисто, заоблачено и тежко, температурата е 24°C — ще пресичам Тропика на Козирога. Вчера при кулминацията бях само на 170 мили от Рио. Ако преди три дена се бях отправил към Рио, с ветровете, които улових, щях да съм там за закуска и да изпреваря италианците от състезанието, класирайки се в челната група. Ще трябва да прокарам наново няколко линии; към открито море, към открито море! Нос Фрио е само на 120 мили, а бразилските брегове са опасни, поръбени от плитчини, и не ми се иска да остържа на тях корпуса на моята „Манюрева“.

Къде съм? Остават ми приблизително 5500 мили. Хайде, момче, граби!

## 21 ФЕВРУАРИ

Тромав ден за капитана, които мързелува и лениво се рови из книгите. Остават ми 400 мили, за да затворя малкия кръг, като пресека пътя си на отиване.

Тази хипнотизираща, тази огромна пустиня се простира до безкрайността.

От три дена не съм спрял да се занимавам — пропилявам цели следобеди по електрогенератора. Проверявам различните системи и успявам само да го запаля с манивелата, но все не зарежда. Свършвам едно — друго, малко шивашка работа по работния стаксел, почиствам основно, подреждам задния отсек, отделям мухлясалия хляб... Открих две туби със замърсена сладка вода. Изглежда, при силните блъсканици на другия ден след нос Хорн запушалките са се развили, а гребените на вълните, които заливаха кокпита, са свършили останалото. За щастие имам една резерва от бутилки в трюмовете. Ще бъда принуден да се бръсна малко по-рядко.

С тази възсолена вода все пак си направих хубав душ, за да почистя оплескания от глава до пети механик. Върховен лукс, смених си чаршафите и изкарах една индианска риза в чест на голямото чистене.

От гледна точка на радиовръзките практически от нос Хорн нямам никакви новини за състезанието, понеже разпространението на радиовълните в тези райони е много лошо. Истинска каша! От друга страна, неприятностите с електроагрегата ме принуждават да икономисвам електричеството. За щастие от 18 февруари Даниел Миле, шкипер на „33 Експорт“, успява да се свързва с мен и така можах да установя контакт с родителите си и най-вече да предам на моя приятел, дизелиста, всички подробности около ремонта на агрегата. В отговор получих указания за действие във връзка с отстраняването на аварията.

## 22 ФЕВРУАРИ

Затишие! Няма вятър и беснея!

При равносметката за осмата седмица — изминати 1304 мили (общо 9608), което все пак покачва леко средната ми скорост на 7,4 възела.

Успях да открия едно прекъсване в радиоантената, което предизвиква спадане на мощността на излъчване, и реших да скача акумулаторите към малкия помощен предавател, тъй като тази вечер исках да се свържа със Сен Лис-Радио. Успях да говоря с Клод и нахвърлих в общ план аварията на електроагрегата. Горкият Клод! След като отдадох предимство на аварията, сега мога да се свържа с родителите си. Успокоявам ги, описвам великите часове на плаването ми, когато приближавах нос Хорн, разказвам за „Индюрънс“ и нос Хорн при пълно затишие, после за силната югозападна буря на другия ден и яхтата — в бяг напред в продължение на два дена, за опасното накреняване, което наводни каюткомпанията и накрая за часа, когато вече можех да поема на север, подобно на плувец, който се изкачва към повърхността за спасителната глътка въздух. След Четиридесетградусовите ширини курсът ми е все на север, към Рио, за да бъда в пътя, който челната група от състезанието обяви за свободен от ледове. След като отминах Рио, северните ветрове ми позволяваха само да се впускам навътре в океана, но все пак и това беше от полза. Приближавам се към пасатите и насрещното бразилско течение се усеща по-слабо.

## 24 ФЕВРУАРИ

Опитът успя: остров Тринидади е на левия борд, а остров Мартин Вас — към десния. Не е малко нещо под ветрила да съзерцаваш тези жалони по пътя на корабите за далечно плаване.

Изведнъж в 18 часа — победа! След като вече два дена упорито, но все безуспешно се мъчих да поправя електроагрегата съгласно получените инструкции, ето че неочаквано успях. Разбира се, както винаги, причината беше идиотска; в случая — едно лошо съединение в кутията за връзки между акумулаторите и генератора.

Удобно настанен пред предавателя, при истинско осветление, със запалени ходови светлини на върха на мачтата, за да ме пазят при ненадейни срещи, сега мога напълно спокойно да говоря и да предам съобщението за победата, да се свържа с родителите си.

Агрегатът никога не е работил така добре, може би се дължеше на цялостния преглед и на пълното почистване. Подобно на акумулаторите и моят дух е повишен. Ще мога да плавам спокойно, без да вися по цели нощи на вахта, затуй че нямам ходови светлини. Тази авария в електроагрегата ме изправи пред мореплавателни проблеми, които съвсем не бяха малки: без отопление, без осветление, без ходови светлини. Малкото ток, който беше останал в акумулаторите, пазех само за редки включвания с оглед на някоя поправка или при големи неприятности. Обикновено си светех с джобно фенерче, което държах под мишница или между зъбите, според обстоятелствата.

Сега пристигам в пояса на пасатите и ще трябва да хвана слабите югоизточни ветрове. Благодарение на тях ще мога да се впусна в последния спринт и приблизително за четири седмици да пристигна.

## 28 ФЕВРУАРИ

От няколко дена времето е великолепно. Морето е тихо, температурата — приблизително 25° С, въздухът е чист, пътят — широк. Нощем Голямата мечка се изкачва нависоко, а Венера изгрява в цялото си великолепие. Всеки ден на носа ме предшества малка дъга от капчици, като триумфална арка за прослава на „Манюрева“.

Моята спътница е в много добро състояние и вече спечели един ден в сравнение с „Пен Дюик IV“ по отсечката Добра Надежда — Екватора от прехода Реюнион — Франция. Пасатите приближават, вече пресякохме ширината на Света Елена: „най-хубавото море за плаване“, както казват моряците от далечното плаване.

Прекарвам спокойни часове в компанията на разкази из корабния живот на големите ветроходи, пускам въдици за дорадо, бърбля с родителите си. Свързах се с Теура в Таити, която се готви да отлети за Париж: на борда на една друга птица на пътешествията — през цялото това голямо разстояние само с един замах на крилете, какъв смайващ контраст.

Новината ме въодушеви и побързах да изпомпя водата, нахлула през предния люк по време на един сърф; оставил го бях отворен, за да се проветри.

## 1 МАРТ

„Манюрева“ е в истинския пасат, хванала хубав вятър — ветрилата ѝ са добре нагласени, шкиперът ѝ — в отлична форма, слуша Бразилското радио и самби. Намираме се на  $5^{\circ}24'Ю$  и  $28^{\circ}43'З$ .

Но ето че дойде време да вземем най-важното решение: кой път да хванем, за да минем Азорите; от изток или от запад? Още не мога да уловя пълни метеорологични карти. Тогава единственото разрешение е да получа сведения от Париж. Изглежда, че от Националната метеорологична служба ще могат да дадат местоположението на интертропичния фронт, позицията и предполагаемото движение на азорския антициклон. Вчера помолих брат си да вземе възможните най-точни сведения.

„Почукайте и ще ви отворят...“ Жан Франсоа не закъсня да ми съобщи исканите сведения. Интертропичният фронт се простира от  $30^{\circ}З$ , заострен между  $6^{\circ}Ю$  и  $3^{\circ}С$ . Азорският антициклон за близките петнадесет дена ще е по на север от нормалното, с гребени към Ирландия и Ламанша. Ще е доста мощен и може да се очаква добре изразено разширяване към Ирландия. В заключение: ветровете от северния и североизточния сектор и от Испания до Канарите ще бъдат доста силни.

Решението ми изглежда ясно; да не минавам много на запад от Азорите, за да избегна затишията, но не и много на изток поради ветровете. Значи, изкачване достатъчно на север, без много да се приближавам до Испания. Към  $45^{\circ}$  ще хукнем към Ламанша, като гледам да не се приближаваме до нос Финистере. Тогава ще трябва да уловя или северните ветрове на халфвинд, или зоната на обърканите течения.

Ето ни на 360 морски мили Източно от нос Сан Роке, опасния жалон по обратния път на ветроходите от далечно плаване, където те се страхуват да не бъдат отнесени от югоизточните ветрове.

Покрай борда минава една невероятно фантастична розова физалия, и то тъкмо когато затварях книгата на Чей Блайт, който

описва точно такава среща.

Няма що, върви ми: нова авария в рангоута. Една от новите планки за задържане на щаговете на гротмачтата към палубата, направена от неръждаема стомана, се скъса от напрежението точно там, където палубният държач се съединява с кардана на щага. Веднага аварийно свалям геноите, отпускам гротшкота и поставям левобордовия дженакер, без да го натягам. Проверявам и топа на мачтата и пак потеглям. Поради тази авария, вече втора по ред (причината е пак в една износена част, която сметнах за излишно да сменя), съм принуден да отпусна малко такелажа и сега отпред мога да използвам само по-малки ветрила. Освен това трябва да се примиря с един курс малко по на запад, отколкото бих искал. Вече седмици откак плавам на остър бейдевинд, но, общо взето, ветровете не са много силни, по-скоро средни и слаби.

Яхтата отново е във великолепно състояние, понеже имах време спокойно да поработя. Геноите ми бяха доста пострадали в Пасифика, когато ги използвах вместо грота, също и леката ми геноа, която прибрах на парцали, когато започна бурята след нос Хорн.

При равносметката на деветата, седмица установявам, че съм изминал 1129 мили при общо 10 734 от Сидней, като средната ми скорост продължава да е малко над 7 възела. Впускам се в изчисления по „Таблиците на Рид за морските разстояния“ и установявам, че според средната ми скорост по права линия трябва да затворя кръга в Сен Мало след двадесет и четири дена.



## 5 МАРТ

Завчера пресякох Екватора на  $28^{\circ}22'3$  и върху масата за карти е разгъната картата, на която Франция заема почетно място горе в дясно с моя Кламси в Морван, на завет от западното вълнение. Кураж, не повече от 3400 мили, ще ги претупаме!

Направих двадесет и осем дена от Хорн до Екватора, докато „Къти Сарк“ го е изминал средно за двадесет и шест дена. Като се имат предвид условията, няма от какво да се оплаквам, „Манюрева“ дори е с три дена по-напред от „Пен Дюик IV“ по маршрута Реюнион — Франция.

Сега сме в Черния котел. Огромни възчерни натрупвания заплашително стоят закотвени на едно място. Всичко е влажно и синкаво зелено, ръцете и краката ми са мокри от поройните шквалове, каквито никога не съм виждал. Чувствам, че ще ми поникнат люспи. Както се полага, използвам тези дъждове, за да се сапунисвам от главата до краката. Използвам водата от небето, която се лее като водопад, за да се запаса с чиста вода.

Ветровете духат предимно от североизток, вълните понякога се надигат до четири метра и показват тенденция към увеличаване: задава се здрав пасат. Въпреки че „Манюрева“ много се блъска по тези раздвижени и нагърбени писти, въпреки тази екваториална влажност, този смазан от потопа хоризонт и това мръсно гнило време, граничещо с бури, ние успяхме от шквал на шквал да се придвижваме бързо напред.

Няколко ноци трябваше да дежуря, най-вече заради близостта на скалите Сен Пиер и Сен Пол. Както пробвах радиозасечника си, изведнъж много добре улових ЛРТ и продължих нощния си път с „Пътешествениците са симпатични хора“ — предаване, изпълнено с много топлина, което пораждаше желанието да се свържа, за да съобщя, че към Екватора работата малко се поиздъни, но че напредвам все пак...

## 7 МАРТ

В менюто — седемнадесет летящи риби, събрани тази сутрин по палубата, подправени с лимон и три грейпфрута, да призная, доста... попреминали. Всичко това под звуците на „Моята прекрасна лейди“ по Би Би Си... царска работа.

След това реших, че ми се полага хубав следобеден сън, после малко почетох и ето човекът е в отлична форма, зареден със здраве.

Въпреки че за няколко часа вълнението отново се надигна и в далечината се виждат няколко облачни грамади, от които сивеят завесите на щормата, от вчера морето е по-поносимо. Облачният свод се пръсна и позволи на слънцето да се покаже. В крайна сметка никога не съм прекосявал Черния котел толкова бързо; повече няма да идвам тук. Североизточният пасат съвсем не прилича на онова, което пише в книгите — ясно слънце и хубав вятър; напротив, той достига силата на буря, да не говорим за мощните шквалове. Дори и при тази малко потискаща обстановка водата дефилира под вълнореза на „Манюрева“. Дойде време за някои удоволствия, топя в кафето си или в чая приказните бисквитки, които специално ми изпече на огън от дърва хлебарят от Вилие сюр Йон — едно село близо до Кламси, — чудесно са се запазили. И нали никой не ме гледа, най-старателно си облизвам пръстите.

Току-що изчислих средните скорости при завръщането на „Къти Сарк“ в прехода от Екватора до Азорите, което прави 17,7 дена, а между Азорите и Ламанша — 8,8 дена. Във всеки случай, макар че си бях наумил от Сидней до нос Хорн да залагам на сигурността, до Екватора сме с равен резултат и ако съм обмислил всичко добре, ще успея за последния манш до ... Ламанша да пристигна в Сен Мало като фаворит.

## 11 МАРТ

Живо прекосяваме Тропика на Рака при синьо безоблачно небе.

От няколко дена татко Кола си живее като цар; при това хубаво време, тази приятна температура само си чета, слушам си музика, обаждам се на близките си и поддържам средна скорост. Отдавна минахме ширината на Дакар и островите Зелени нос. Миналия петък при равносметката за десетата седмица се оказа, че съм изминал 1315 мили от общо 12 049 морски мили от Сидней.

Нощта е отново звездна и ми предлага очи в очи Полярната звезда и моята стара приятелка Касиопея, както и един красив спътник, който скита от съзвездие на съзвездие.

## 15 МАРТ

Кулминацията ме определя на 32°30'С и 31°20'З на височината на Мадейра и на 380 мили южно от Азорите. От няколко дена ме ескортират делфини и плавам всред саргасови туфи. Един стих от Пети ми се върти в главата:

*И ще пристигнем в морето Саргасово.*

Тъй като от известно време няма какво да чета, нито дори да препрочитам и тъй като започвам да се чувствам истински безделник, решавам, че трябва сериозно да се стресна. Първо: ... голяма новина, започнах да подреждам записките си, важна работа, пък е уморителна за сивото вещество. После, за да си доставя силни усещания, се изкачих на бизанмачтата, за да снимам точно когато морето разпенваше гребените на вълните.

Внимание, пътят започва да става много оживен, срещнахме няколко товарни кораба или рудовози...

При равносметката на тази единадесета седмица — 1262 мили или 13 311 общо — средната скорост се качва на 7,2 възела.

## 18 МАРТ

От вчера прекосявам силни шквалове, които ме принуждават да се качвам на палубата; намокрих се до кости и замръзнах. Днес температурата още спадна — до 14°C, духат пориви със скорост 40 възела, които вдигат гребените на вълните до шест метра.

Епизодичните разбиващи се вълни от запад и северозапад ме принуждават благоразумно да сваля грота. Колебаех се, защото вчера успях да го вдигна едва след шест неуспешни и грубовати опита. Фалът се е зайл за една планка на мачтата. Раздразнен съм от тази битка, още повече че изкарах една традиционна бяла нощ, за да дебна Санта Мария, най-южния остров на Азорите.

Студът се връща, делфините и чайките си сложиха шалчета, но аз, закален от околосветската обиколка, се обличам доста леко. Впрочем лошото е в това, че вече свикнах с живота в малката ми, но чиста каюткомпания, с обраслата си като на див звяр глава, която плаши паяците.

Яките шквалове тласкат „Манюрева“ като ракета и я накараха да стигне рекорда на „Къти Сарк“ между Екватора и Азорските острови с приблизително половин ден разлика. Тринадесет дена за мен, дванадесет и половина за „Къти Сарк“. Още повече че в корабния дневник пише, че моряците на „Къти Сарк“ при хубаво време били видели острова от върха на мачтите. А мачтите на тези ветроходи са значително по-високи от палубата на „Манюрева“, нещо, което изравнява двете постижения.

С тези западни ветрове поддържам средна скорост от 10 възела. Бих могъл да пътувам и по-бързо, но исках да пристигна в пристанището без големи повреди. Бях се увлякъл, регистрирайки максимални скорости от 15 до 18 възела, но настана време, когато това идваше много за повърхността и състоянието на геноата, която в момента беше вдигната отпред... Ветрилото каза „прас“ и любезно, съвсем полека се скъса, този път без експлозивния гръм, който чух при нос Хорн в онзи момент, когато голямата ми лека геноа ме изостави.

Оттогава пътувам с ходови стаксел, добре рифован грот и бизан, отпуснат повече от нормалното правило, за да не се напряга много. Но не успявам да спирам, защото конят усети вече конюшната... Всъщност намирам се на височината на Мадрид, на 500 мили от Иберийското крайбрежие, и възнамерявам да пристигна в неделя или понеделник.

## 20 МАРТ

На 42°14'С и 13°З, остават около 600 мили до Сен Мало. Уесан е на 480 мили североизточно.

Вчера морето беше много развълнувано и ме принуди да сваля бизана. Гребените на вълните сигурно са над 8 метра, хубави грамади със струйници като от цяла казарма пожарникари, наредили се един до друг, за да не ме пропуснат.

Наистина останах без сили от това блъскане в лицето, когато отивам да свалям бързо ветрилата, а после вдигам някое крайче, за да продължа пътя, което значи да изчаквам, или казано другояче, да си губя времето. Напредвам като костенурка, но тази нощ ще бъда в Бискайския залив.

Въпреки лошите условия предпочитам да увеличавам ветрилната повърхност, яхтата понася това, а и на драго сърце бих приел някое по-строго, но по-краткотрайно наказание, вместо да стоя на едно място и да ме блъска вятърът. Единствено желанието да не строша нещо ме принуждава зорко да бдя в кокпита под водните пръски. Нощта мина в сън на пресекулки и преди да се върна за вахтата, изкарах още един във фотьойла на каюткомпанията. Сега съм много близко до брега, корабното движение е интензивно и на всяка цена трябва сам да се погрижа за сигурността си. При това бурно море не може да става въпрос за учтивост и въпреки моите звуци и светлини, искам да кажа, при първа среща запалвам всичките светлини на палубата — не може да се разчита на предимството на ветроходите, както гласят международните правила. Трябва да бъдеш видян, но и винаги да си готов да се отстраниш от пътя на големите кораби.

Ако успея да се кача малко по вятъра, за да се отстраня от брега и от корабните пътища, ще мога по-спокойно да си позволя малка порция сън. Но не е възможно все още.

Започнах един витаминозен режим, за да издържа натоварването. Жан Франсоа ми съобщи, че родителите ми са готови да ме посрещнат с отворени обятия, кметството на Сен Мало ще ме приеме официално в общината, а телевизията иска да прави пряко предаване... Но

корабният дневник на един ветроход не може да бъде точен като влаково разписание, та се въздържам да посоча точна дата.



## 22 МАРТ

Барометърът продължава да пада, но вятърът почти изцяло е стихнал. Тази сутрин правих осем поворота. Вчера, през първия ден на пролетта, корабният ми дневник изброява маневрите: „Поворот... левентик, поворот... до левентик... отново поворот... поворот... до гуша ми дойде!“ А залезът ми обещава трудности.

Равносметката на тази дванадесета седмица: изминал съм 1224 морски мили при общо 14 535 с все същата средна скорост — 7,2 възела.

Но през последния ден можах да измина само 69 мили. При този ритъм ще ми трябва още една седмица!!!

Исках да изненадам „гротмачтата“ на носхорновци и дискретно поисках да ме свържат с телефонния номер на капитан Готие във вилата му в Сен Люнер. Какъв великолепен, още мощен глас, тръпнец от топлина. Това ми бе утехата за отлетялата надежда да пристигна в събота. Сега съм в нещо като облачен тунел, без грам вятър, и се влача като кораб в неволя пред Бордо.

## 23 МАРТ

Не стига, че падна вятърът, сега и мъгла! На две крачки от целта, това е то кутсузлук!

Увиснаха крилете на „Манюрева“, моята птица на пътешествията! Мъча се да потуша скръбта си и използвам времето да ѝ лъсна перата, та да се гордея с нея, като пристигнем!

## 26 МАРТ

Нямат край това влачене и тези безконечни бели нощи. Движението става все по-оживено, мъглата бързо поглъща корабите. Ехолотът намери дъно, но после пак го загуби. Къде сме?

Метеото на Брест-Льо Конке отново подхваща отчайващите си литании: „Стационарно състояние... мъгливо при Уесан... нулева видимост...“.

И наистина мъглата е гъста с изключение на редките моменти, когато слънцето успява да пробие, а Уесан е още на 108 мили на североизток. Налага се да правя поворот след поворот... В мъглата срещнах един траулер, излязъл на риболов — върна се да види кой съм и ме позна: дано събщи на другите! Реших да поискам от Брест-Льо Конке да излъча от мое име едно съобщение за траулерите в зоната Западен Бретан, Северна Гаскония и Западен Ламанш: „Внимание, на 20-метровия ветроход «Манюрева», който лавира на 10 мили между Бискайския залив и Сен Мало, през деня няма непрекъсната вахта за наблюдение.“ Господи! Докато брегът не е още толкова близо, щом като дежуря през нощта, естествено, през деня трябва да си почивам по малко. За шест дена съм изминал път, който се взема нормално за два. Не се събличам, това е петата ми бяла нощ със средно три часа сън на двадесет и четири часа: опасността дебне отвсякъде — от сушата, от траулерите, от корабите... Изглеждам доста странно и сигурно бих се уплашил, ако срещна сам себе си нощем в гората.

Вече съм в постоянна радиовръзка. Всички ме чакат — родители, приятели и журналисти — и ни свързва това малко „пиу-пиу“, което долита като послание и прониква навсякъде.

Ето че ни откри един „Бреге-Атлантик“<sup>[1]</sup>, който ме заговори. В 16:45 часа: ЗЕМЯ! Това е „Жумен“, южно от Уесан, който е „ням“, и можех да се блъсна в него, ако не бях направил светкавичен поворот.

Сега ехолотът показва 110 метра и чувам диафона на Креаш и сигналите за мъгла на Пиер Ноар.

---

[1] Самолет на бреговата охрана. Б.пр. ↑

## 27 МАРТ

„Поворот, поворот, поворот...“ Лесно се описват маневрите в корабния дневник, когато пътят е мързелив. С мъка се опитвам да се изкачвам, като използвам приливните течения, за да вляза в Ламанша, защото вятърът е почти нулев. Едва към 17 часа се появява вълнение от северозапад. Време му беше.

В 21 часа съм на 8 мили северозападно от Ео дьо Бреа, остава ми да направя един халс от 5 мили на север-северозапад и после да поема на изток-югоизток, за да мина между Барнуик и Ла Орен, след което да взема курс към Сен Мало. Ако вятърът се задържи.

## 28 МАРТ

Пристигнахме. Кръгът ще се затвори в залива на Сен Мало след деветдесетте дена плаване от Сидней, по време на което хубавите рекорди се смесваха с големите трудности, малките отчаяния с големите страхове, но и с много радости!

Когато миналия 8 септември потеглих с гръмотевиците за тази околосветска обиколка, първият ми облог беше преди всичко да накарам „Манюрева“ да мине покрай великите три носа на южните морета и да я върна в пристанището, от което тръгнахме. Ще бъде сторено. Другата моя надежда беше да бия някои рекорди. Бога ми, и тук не се представихме зле.

Това е последната нощна вахта. Наблюдавам вариациите на ехолота. Отчайваща е тази мудност, 4 възела. Дебна корабите, с които се разминавам, и чакам Рош-Дувър, за да направя последната равносметка: да прибавя 892 мили до общо 15 427 при средно 171,4 морски мили на ден и скорост 7,14 възела.

Накрая в 6:40 часа при тихо море ние сме на створа за влизане в Сен Мало на 6 мили мористо. С тези бележки завършва корабният ми дневник и започват най-хубавите страници в моя живот, които съм гравирал в сърцето си.

Голямата радост в моряшкия живот, това е търпението и умението да чакаш завръщането, тя никога, никога не е пълна, преди да пристигнеш в жадуваното родно пристанище. По време на дългите часове на затишие има достатъчно време да „извъртиш“ малкия филм на голямото завръщане. Многократно си представях, повтарях и преповтарях всички сцени от пристигането, разигравах ролите при различно осветление и при различни интонации: „Добре ли се представих?“ В най-хубавата картина се виждах как летя с всички ветрила, с издути от вятъра спинакер и стаксели, издути от вятъра 400 кв. м гордост, и пяната, която лети край един Кола, добре избръснат, със скромнен вид и триумфиращо сърце.

В действителност лавирах със сетни сили, съвсем не зрелищно, ветрилата на остър бейдевинд. „Манюрева“ — удавена в мъгла,

тласкана с голяма мъка от слабото вълнение и почти издъхващия вятър... При това мечтите ми се оказват много бледи в сравнение с онова, което става сега. Никога не съм виждал толкова хора, цялата тази тълпа, всред която зървах лице на приятел, някой ми махаше, някакъв журналист се суетеше наоколо. Разбира се, добре знаех, че за запаянковците по ветроходството ще бъде едnodневната атракция на Бретанското крайбрежие, но чак такъв празник!...

От нетърпение да стъпя на твърда земя едва не се проснах по гръб на кея на Динар, докато чаках да се отворят шлюзовете на Сен Мало, защото кракът ми се закачи за леера на яхтата, сякаш не искаше да ме пусне. А после, когато се изкачих по стъпалата всред виковете, всред всички тези протегнати ръце, всички тези ръкопляскащи хора, моите близки, които един след друг ме прегръщаха... наистина вярвам, че навлечен с морското си облекло, трябва да съм приличал на патица с този мой навик от яхтата да вървя разкрячен, за да пазя равновесие.

На кея, притиснати една до друга — засмяната ми майчица и разцъфтялата Теура в широки дрехи, които издаваха нашата щастлива тайна. Сто шестдесет и девет дена на море, кръгът се затвори и в края на тази изнурителна седмица, изтекла в бдение и мудност, тъкмо в тези мигове пролича истинската, непреходната стойност на дългата обиколка около света.

Борил се бях — и то здравата, работил бях — и то здравата за да постигна цел след цел, за да изпълня ден след ден задачата, която си бях поставил, и тогава внезапно разбрах колко е хубаво да се осъществиш.

## ТЕХНИЧЕСКИ ДАННИ

Постройка: 1968 г. Корабостроителница „Перие“ (Лориан)  
Конструктор: Андре Алегр  
Материал: алуминий „Сежедюз“ АС4 МС  
Дължина: 20,50 м  
Ширина: 10,60 м  
Газене с шверт: 2,40 м  
Газене без шверт: 1,20 м  
Дължина на плавоците: 17,40 м  
Гротмачта: 18 м. „Еспар Нирвана“ (Ивердон); профилиран нирваналски алуминий „Алю Сюис“  
Бизанмачта: 17,50 м. Профилиран нирваналски алуминий „Алю Сюис“  
Гикове: профилиран нирваналски алуминий „Алю Сюис“  
Ветрила: „Виктор Тонер“ (Лориан)  
Грот с лати: дакрон 60 кв. м, 9,25 унции  
Бизан с лати: дакрон 40 кв. м, 9,25 унции  
Ходови стаксел с лати: дакрон 35 кв. м, 9,25 унции  
Стаксел № 1: дакрон 15 кв. м, 9,25 унции  
Стаксел № 2: дакрон 27 кв. м, 9,25 унции  
Щормови стаксел: тергал 9 кв. м, 490 г  
Щормови грот: тергал 12 кв. м, 440 г  
Щормови бизан: тергал кв. м, 440 г  
Лека геноа: дакрон 70 кв. м, 4,50 унции  
Тежка геноа: дакрон 50 кв. м, 8,25 унции  
Ричър: дакрон 107 кв. м, 4,5 унции  
2 дженакера: дакрон 120 кв. м, 3,5 унции  
Тежък спинакер: найлон 90 кв. м  
Голям спинакер: найлон 180 кв. м, 1,5 унции  
Лек спинакер: найлон 160 кв. м, 0,75 унции  
Балонен стаксел: найлон 100 кв. м, 1,5 унции  
Стаксел за фордевинд: тергал 80 кв. м, 175 г



Толбой: тергал, 80 кв. м, 210 г  
Бизанстаксел: тергал, 48 кв. м, 260 г  
Въжета: „Ланслен“ (Ерне-Майена)  
Неръждаем неподвижен такелаж: S.A.R.M.A. (Сен Валие сюр  
Рон)  
Фитинг: „Гойо“ (Нант)  
Спасително снабдяване: „Пластимо“ (Лориан)  
Блокове: „Делабие-Гаспар“ (Белоа)  
Коректор на халса: „Джаноли“  
Помощен коректор на халса: Atoms MCB  
Електрически автопилот: „Дека — CRM“  
Радиопредавател: „Клипер“ 400 VV CRM  
Метеофаксимиле: „Тейофакс“  
Ехолот: „Симрад“  
Радиопеленгатор: TDA 259  
Компас: „Вион“  
Секстанти: „Вион“ и „Тамайа“  
Лаг: „Брукс и Гейтхаус“  
Ветропоказател с анемометър на бизана: „Брукс и Гейтхаус“  
Акселометър: „Модулог Окси Наутика“  
Купол навигаторски: алтюглас  
Електрическа инсталация: CSEE  
Електроагрегат: „Онан“ 2 KVA  
Помощен електроагрегат: „Хонда“  
Отопление с пулсиращ въздух: „Шнебели-Шабо“  
Лодки: „Зодиак“, „Марк II“  
Извънбордов двигател: „Евенрюд“ 20 к. с.  
Морско облекло и завивки: „Екинокс“  
Водонепроницаемо тестване: СЕА (Пиерлат)  
Боя: „Интернешънъл“, целомер  
Котви: FOB  
Енергетично снабдяване: „Сюшар“

**Издание:**

Автор: Ален Кола

Заглавие: Нос Хорн за сам човек

Преводач: Асен Дремджиев

Година на превод: 1985

Език, от който е преведено: френски

Издател: Книгоиздателство „Георги Бакалов“

Град на издателя: Варна

Година на издаване: 1985

Националност: френска

Печатница: ДП „Стоян Добрев — Странджата“ — Варна

Излязла от печат: X. 1985 г.

Редактор: Димитричка Железарова

Художествен редактор: Иван Кенаров

Технически редактор: Ангел Ангелов

Художник: Димитър Трайчев

Коректор: Мария Филипова

Адрес в Библиоман: <https://biblioman.chitanka.info/books/6953>

# 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.