

РОБИН НОКС-ДЖОНСТЪН СВЕТЪТ, КОЙТО МИ ПРИНАДЛЕЖИ

Превод от английски: Герасим Величков, 1984

chitanka.info

Ha Capa

СУХЕЙЛИ

— Научих, че Табарли строи тримаран — рече баща ми една сутрин. — Подходящ ли е такъв съд за трансатлантическата регата?

Беше март 1967 г. Прекарвах тихо и кротко едномесечната си отпуска в дома на родителите ми в Даун, Кент, преди да отплавам с „Кения“ като първи офицер. Само преди няколко седмици с брат ми Крис и Хайнц Фингърхът бяхме завършили на борда на „Сухейли“ едно плаване от Индия до Лондон, дълго 15 хиляди мили. Сега „Сухейли“ бе скътана в един заблатен залив на Темза при Бенфлийт, докато реша какво да правя с нея по-нататък.

— Не бих казал — отвърнах аз. — Други подробности има ли?

— Не. Интересно все пак дали няма да направи опит да бие рекорда на Чичестър или дори да обиколи света, без да спира. Кажиречи само това остана да се направи, нали?

Баща ми стана от масата и тръгна за работа, а аз продължих да бъркам кафето си и да мисля.

„Кажиречи само това остана да се направи“ — тия думи не ми излизаха от главата. Да се обиколи светът нонстоп, бе последното нещо, което оставаше да се направи при ветроходните маратони. Чичестър бе спрял в Австралия, а и Алек Роуз възнамеряваше да стори същото. Кой ще се опита да обиколи света сам без спиране? Бе въпрос само на време, докато някой потегли, и Табарли — силен и опитен ветроходец — нищо чудно да е замислил тъкмо това. Още повече, той напълно бе в състояние да го извърши. Доказа изключителните си способности по време на трансатлантическата регата за самотници през 1964 г. Припомних си цялата шумотевица, която френските вестници вдигнаха при победата му. „Един французин властвува над англосаксонския океан“ — протръбил бе „Пари Мач“, като изводът бе, че състезанието е доказало превъзходство на френските моряци над британските. От това кръвта ми кипна на времето, а сега си представих какви вестникарски заглавия ще се появят, ако Табарли стане първият

ветроходец, обиколил света, без да спре. Триумфът им нямаше да има граници.

Разбира се, никъде не бе казано черно на бяло, че Табарли възнамерява да започне именно такова плаване, но все пак бе възможно — във всеки случай някой рано или късно щеше да предприеме подобен опит. По право британец трябваше да бъде пръв и при създадите се обстоятелства той бе длъжен да побърза.

Но кой би се наел да тръгне? Всички известни имена в соловото ветроходство бяха или на море, или се стягаха за други плавания. Можех ли да опитам аз? Очевидно не със „Сухейли“: яхтата бе твърде малка и макар да я познавах така, сякаш бе част от мене, не можех да се надявам, че ще победи Табарли с нея. За целта ми бе необходим нов съд, а яхтите са скъпи. Единственият начин, по който евентуално бих могъл да се снабдя с друга яхта, бе да продам „Сухейли“ или да си намеря попечител.

Взех да размишлявам върху проблемите около едно такова плаване, при което би трябвало да прекарам от седем до десет месеца в самота, плавайки половината от времето през Ревящите четирийсетградусови ширини на Южния океан — твърде далеч от морските пътища, за да разчитам на помощ, ако претърпя сериозна злополука.

Чудех се дали ще успея да издържа толкова дълго без човешко присъствие, или ще се побъркам. Нямах критерий за преценка, понеже не бях прекарвал сам повече от двацет и четири часа, но изведнъж всичко това ми се видя не особено важно и точно тогава осъзнах, че жребият е хвърлен.

Произходът ми е смесен — северноирландски и английски. Дедите на баща ми, родовете Нокс и Джонстън, са били презвитериански земеделци, които в началото на седемнайсети век са избягали от равнините на Шотландия в Ирландия. Според семейната легенда Робърт Нокс (1640–1720), чийто портрет е изложен в кралското здание на Националния морски музей в Гринуич и на когото би трябвало да съм се метнал, е от нашия род. Докато бил на служба при Източноиндийската компания, подобно на баща си, той прекарал близо двацет години като затворник в Цейлон, през което време находчиво си изкарвал хляба с плетене на шапки и амбулантна търговия из острова; по-късно извършил знаменито бягство и след

пенсионирането му като капитан трети ранг във флота на „Джон Къмпани“, написал първата английска история на Цейлон, която и днес не е загубила своята стойност. Има и една тъмна семейна клюка за някакъв Нокс, който бил последният пират, обесен по западното крайбрежие на Шотландия, но освен тези трима, останалите представители на родовете Нокс и Джонстън, изглежда, не са имали особена връзка с морето.

Фамилията на майка ми, Крий, макар и шотландска по име, е фамилия на юристи от Стоктън он Тийс, които по една или друга причина са се преселили на юг в Бекънхам, Кент, а в лицето на моя кръстник, капитан Т. Крий от Кралския военноморски флот, съществува здрава морска връзка, въпреки че не бих могъл да кажа дали този факт е изиграл решителна роля при избора ми да тръгна по море.

Вярно, че баща ми работеше в корабоплавателна кантора преди войната, ала от петте деца — по-малките ми братя Дик, Крис и Майк, сестра ми Диана и моя милост — единствено аз проявих желание за изява на морското поприще.

Роден съм в Пътни през 1939 г. в деня на св. Патрик, 17 март. Появата ми на бял свят предизвикала голяма радост у моя дядо по бащина линия, на чието име съм кръстен — Уилям Робърт, с неизбежната добавка Патрик; за улеснение обаче винаги са ме наричали Робин.

От войната, естествено, помня малко. Бомбардировките ни прогониха от жилището в Ню Брайтън край Ливърпул и аз си спомням как някой ме грабна от креватчето и ме уви в пухен юрган, когато моторът на един „Фау“ изключи току над апартамента на леля ми в Пътни. Спомням си още как баща ми се върна у дома в отпуск подир раняването му при Антверпен, и това са горе-долу всичките ми спомени.

След като загубихме апартамента в Ню Брайтън, ние се преместихме в Хесуол — селище край устието на река Дий, и именно там морето и корабите за пръв път привлякоха вниманието ми. Бях четиригодишен, когато си построих сал от разглобени касетки за портокали и го мъкнах една миля до плажа. Пускането на вода мина гладко, ала щом се покачих на моя съд, той моментално потъна. Така се простих с първия кораб под моя команда.

Следващата ми лодка бе едно триметрово кану, което си направих на тавана на дядо ми и баба ми, когато бях четиринайсетгодишен. По време на изпитанията във водите на канала Гранд Юниън и този съд потъна — факт, който вече ми се струва безопасно да разкрия пред попечителите на околосветското ми плаване, — но до лятната ваканция, когато го занесохме в Селси, Съсекс, кануто доби мореходност и във вестник „Джуниър Експрес“ бе поместена негова снимка редом с гордия му притежател.

На седемнайсетгодишна възраст реших да постъпя в Кралските военноморски сили и се залових да се подготвя за изпит пред Комисията за държавна служба. Изкарах високи бележки по география и история — любимите ми предмети, ала ме скъсаха по физика — задължителен предмет за кандидатите. Връщайки се на този случай днес, когато физиката е неделима и привлекателна част от моето всекидневие както в търговския, тъй и във военноморския флот, аз смятам, че причината за провала ми на времето се дължи на трудността, която срещам при прилагането на теориите и експериментите от официалната учебна програма към практическите проблеми, на които се натъквах. В онези години имах една характерна особеност: изправя ли се пред затруднение или работа, която не успее да ме заинтригува на часа, аз правех всичко възможно, за да я избягна, дори бях готов да се захвана с по-трудна, ако щете и опасна задача, стига да ми е интересно. Независимо че получената по-късно школовка ме научи чрез дисциплина да преодолявам този недостатък, на него все пак се дължеше едно от затрудненията ми при подготовката на „Сухейли“ за околосветското пътешествие и навремени хвърляше в отчаяние моите приятели. Пишейки настоящата книга, препрочитам отново дневника за плаването на „Сухейли“ и намирам свидетелства^[1], говорещи за същата слабост и за същите съзнателни усилия да я преодоля. За мое задоволство обаче откривам още, че

„... единственият начин да преодоля обзелото ме понастоящем чувство на потиснатост е да ангажирам изцяло вниманието си, затуй почистих и смазах резбата на останалите тирбушони, а сетне покрих всички дирки с пласт стокхолмска смола. После лъснах отдушниците и ги

намазах с преварено масло. Докато правех това, намазах с масло разни жици и ръждиви петна...”

Провалът на изпита пред Комисията за държавна служба означаваше, че трябва или да чакам до догодина — без никаква гаранция, че тогава ще изкарам, — или незабавно да тръгна по море като практикант в търговския флот. За мое щастие предпочетох второто и на 4 февруари 1957 г. се включих като практикант в екипажа на учебния кораб „Чиндвара“ на параходната компания „Бритиш Индия“, пристанал в кралския док Алберт в Лондон. „Чиндвара“ бе единият от двата 7500-тонни товарни кораба на „Бритиш Индия“ с екипажи, съставени почти изцяло от практиканти на компанията. На борда бяхме около четирийсет новаци, действащи под командата на пълен състав офицери, инструктор и боцман — Берти Милър, който още тогава бе легендарна личност в компанията. Докато инструкторът Дейвид Коли ни превеждаше из лабиринта от теоретични и технически познания, задължението на Берти бе да направи от нас моряци. С ентузиазъм и насърчителни слова той ни учеше как се връзват възли и правят сплетки, как се работи с ветрила и такелаж, как се борави правилно с бояджийска четка — въобще показва ни онези хиляда и една практически тънкости, които обуславят разликата между истинския мореплавател и обикновения моряк. Именно Берти бе този, който ни внуши уважение към използваните от нас материали и инструменти и прояви безкрайна твърдост, за да ни убеди, че всяка работа трябва да бъде поставена на правилна основа и да се върши като хората. Работата през куп за грош нямаше място в неговата житейска схема; такава работа никога не убягваше от вниманието му и ние скоро разбрахме, че при него не може да мине.

На борда на „Чиндвара“ прекарах три хубави години, през което време сновяхме между Лондон и източноафриканските пристанища, а после, след като завърших стажа си на други кораби от флота на компанията, издържах изпитите пред Министерството на транспорта за втори помощник-капитан (октомври 1960 г.) и се присъединих към екипажа на кораба на „Бритиш Индия“ „Дварка“, който превозваше пътници и всевъзможни товари между Индия и пристанищата в Персийския залив. По онова време бях сгоден, а когато година по-

късно получих свидетелство за първи помощник-капитан, вече бях женен.

С жена ми заживяхме в Бомбай, където се включих в екипажа на „Думра“ (кораб на компанията) като трети офицер. В качеството на извънреден трети офицер на „Думра“ служеше Питър Джордан, също бивш практикант от „Чиндвара“. Двамата замислихме да купим едно дау и да се върнем с него в Англия, ала скоро си дадохме сметка, че шансовете да го продадем там са практически равни на нула и че колкото и примамлива да е перспективата да се плава със съд, който буквално не се е променил от времето на Синдбад, като капиталовложение никак не е изгодно. Затова решихме да построим яхта, която бихме могли да използваме за спускане под вода с акваланг и подводна фотография, за да покрием така разноските по връщането ни у дома, а щом се приберем в Англия — да я продадем с печалба.

Възнамерявахме да изградим семеен плавателен съд, подходящ за океанско плаване, и се заловихме да търсим приемлив модел из списанията. След като се спряхме на кеч, писахме на една фирма в Пул, Дорсет, която предлагаше „подробни чертежи и безплатни консултации“. Плановете, които ни изпратиха, се отнасяха за един съвършено различен и по-старомоден кеч от желаниия и макар да бяха приложени два проекта за стъкмяване — едното гафелно, другото бермудско, — всъщност не разполагахме с конструктивен план на ветрилата. Но тъй като искахме да хванем североизточния мусон на следващата година, време за продължителна преписка с фирмата нямахме. Лодката, чиито планове имахме на ръка, изглеждаше здрава и сигурна и за нашата цел бе по-практична, отколкото някоя по-изящна и бърза яхта. Ето защо се задоволихме само с молба да ни изпратят липсващите планове за стъкмяване, ала получихме отговор, че те не влизат в предлаганите „подробни чертежи и безплатни консултации“, а се заплащат отделно. И понеже нямахме никакво време, купихме книгата на Дъглас Филипс-Бърт „Ветрила и стъкмяване на яхти“ плюс ръководството на Ерик Хискок „Плаване под ветрило“ и с тяхна помощ проектирахме наше собствено стъкмяване.

Едно от преимуществата да се строи яхта в Индия бе наличието на сравнително евтин индийски тик, който макар и да не се равнява напълно по качества на тиковото дърво от Бирма, е все още един от най-добрите лодкостроителни материали. Килът — ствол с дължина

7,5 м — пристигна в дома на лодкостроителницата „Колаба“ през ноември 1963 г. и строителството започна. Индийските дърводелци и днес продължават да използват за работа традиционни начини и средства, а в Бомбай строителството на кораби от дърво има дълга история. Само на половин миля от мястото, където се правеше нашата яхта, през 1819–1821 г. корабостроителната фирма „Вадия“ бе изградила от индийски тик бойния кралски кораб втори ранг „Ганг“ с осемдесет и четири оръдия на борда. Освен че е трайно, тиковото дърво има предимството да не се цепи лесно, а ломенето на корпуса е било основната причина за злополуките с дървени бойни кораби. „Ганг“ е последният ветроходен флагмански кораб в Кралския флот и след достойното му „пенсиониране“ през 1861 г. стана първият от прочутите учебни кораби на име „Ганг“, като прекара между другото трийсет и три години във Фалмът. Корабът остана на служба във военноморския флот до 1929 г., когато — вече наричан „Инпрегнабъл III“ — бе продаден. „Тринкомали“, строен през 1817 г., е още по-стара рожба на корабостроителницата „Вадия“ и наред с „Фаудроянт“ днес може да се види в Плимът; а сър Едуард Пелю, първият помощник на капитан Хорнбλουър — героят на С. С. Форестър, в действителност приел командата на „Корнуолис“ от Източноиндийската компания, която четири години по-рано построила този кораб в същата корабостроителница.

За построяването на нашия кеч бяха използвани тесли, лъкови бургии и други ръчни инструменти от арсенала на индийските корабостроители, употребявани при направата на дървени кораби за Кралския флот през деветнайсети век. Онемели наблюдавахме как теслата, размахвана едва ли не небрежно от индийския майстор, отсича тъй равен откос, както всяко съвременно ренде. Тиково дърво бе използвано за цялата конструкция — кил, обшивка, ребра и покрив на каютата. За да се добие представа за здравината на яхтата, достатъчно е да кажа, че стрингерите (надлъжните свързки-греди) имат размери 15 на 15 см, а цялата обшивка е дебела повече от 3 см. Когато лодката бе спусната на вода, тя газеше с 5 сантиметра над проектираната водолиния.

Мачтите и рангоутът бяха изработени от твърд кашмирски бор, обковът и скрепленията — от галванизизирана стомана, а баластният кил от чугун, отлят на две части, тежеше 2250 кг и бе прикрепен с

четиринайсет килови болта с диаметър 5 см. Двата резервоара за вода с вместимост от 218 и 173 л, разположени под пода на каютата, бяха местно производство, ала набавянето на двигател, ветрила, стоманени и синтетични въжета за такелажа, лебедки и други части се оказа проблем. Но благодарение на отзивчивостта на Кенет Камбъл, председателя на „Бритиш Индия“, Питър, който бе заминал за Англия в отпуск, получи разрешение да отработи стойността на билета за връщане до Бомбай и да донесе със себе си необходимите неща. Избрали бяхме двигател с мощност 38 конски сили тип „Дизел“, понеже смятахме, че щом сме решили яхтата да има допълнителна тяга, то най-добре ще е да вземем машина с обем и тегло, колкото може да носи съдът. Снабдихме се с два кливера, стаксел, грот и бизан, но по-късно, когато към нас се присъедини Майк Ледингъм, също трети офицер в „Бритиш Индия“, установихме, че можем да си позволим и спинакер.

За нещастие строежът на яхтата вървеше бавно и до септември 1964 г., когато се надявахме да отплаваме, тя още не бе пусната на вода. Междувременно бракът ми се разстрои и към края на септември жена ми отлетя за Англия.

Съсредоточих вниманието си отново върху яхтата и на 19 декември „Сухейли“ — име, с което арабските моряци от Персийския залив наричат югоизточния вятър — бе осветена от мисис Мунира Юсуф, съпругата на кувейтския консул, която по местен обичай счупи един кокосов орех о борда, докато лодкостроителите пееха под нос благословии от свещените писания.

Поради забавяне от различен характер през февруари 1965 г. стана ясно, че сме изпуснали североизточния мусон, а възникнаха и други проблеми. Всички бяхме закъсали за пари, освен това Питър и Майк бяха изчерпали времето, което можеха да отделят за пътуването обратно до Англия. Питър отлетя за Австралия, където се ожени и остана за постоянно, а Майк пък замина за Нова Зеландия. Като взех заем от родителите си, успях да купя дела на Питър и Майк в „Сухейли“, изтеглих яхтата на суша и се върнах в Англия, за да получа капитанско свидетелство и да изкарам първите си пет месеца като офицер от запаса на Кралския флот.

И така на 10 хиляди мили от мен притежавах недовършена, наполовина платена яхта и без екипаж, който да я докара у дома. Успях

да събера пари, та да платя на корабостроителя, и докато се занимавах с това, сполучих да убедя брат си Крис и радиста от „Маркони“ Хайнц, с когото бях плавал на „Сантия“ до Персийския залив, да дойдат с мен и да ми бъдат екипаж. Събрахме се в Бомбай през ноември същата година и след като стъкмихме яхтата в дока Мазагон, на 18 декември вдигнахме ветрила и се отправихме през Арабско море за Мускат. През април 1966 г. пристигнахме от Мускат в Дърбан, минавайки през Салала, Момбаса, Занзибар, Дар ес Салам, Мтвара, Бейра и Лоренсо Маркеш, но понеже нямахме пари да си купим припаси дори за следващия преход до Кейптаун, останахме там и се хванахме на работа: Крис в една застрахователна кантора, Хайнц стана корабен радист, а аз поех командването на един каботажен съд. През октомври бяхме готови да отплаваме, ала при един инцидент гротмачтата ни се счупи и едва в края на ноември монтирахме нова куха мачта от бороово дърво и се отправихме през Ййст Лъндън за Кейптаун. От Кейптаун потеглихме на 24 декември и след седемдесет и четири дни плаване без прекъсване хвърлихме котва в Грейвсенд.

„Сухейли“ се оказа надеждна яхта — благодарение на отличната си центровка можеше и на остър бейдевинд да плава продължително време сама, без човешка намеса. В горната си част мачтите бяха прекалено тежки, което понякога причиняваше опасен крен, но иначе яхтата бе здрава, устойчива и с показаната средна скорост от 112 мили дневно — по-бърза, отколкото очаквахме.

След завършека на плаването яхтклубът в Бенфлийт, на който съм член, уреди място за домуване на „Сухейли“, а аз се явих в управлението на „Бритиш Индия“. „Кения“ трябваше да се върне чак подир месец от Източна Африка, тъй че се наложи да изляза в отпуск. Сега понякога се питам какво ли щеше да стане, ако компанията ми бе предложила да се кача на друг кораб веднага.

[1] 9 юли 1968 г. (25-и ден). ↑

ИМПРОВИЗАЦИЯ И КЪРПЕЖ

Яхтата, която ми бе необходима за околосветския рейс, трябваше да бъде надеждна и лека за управление. Също трябваше да бъде здрава, но съвсем не усложнена, и тъй като исках да плавам бързо, налагаше се да има голяма дължина по водолинията — именно от тази дължина зависи теоретичната максимална скорост на корпуса. Освен това трябваше да струва смешно евтино, защото не разполагах с много средства. Разбира се, от подобен стремеж е обладан всеки бъдещ притежател на яхта: невъзможно много срещу абсурдно малко. Все пак голяма част от цената на една яхта се пада на оборудването и модерното вътрешно обзавеждане, поради което смятах, че ако си спестя тия неща, ще мога да се снабдя с доста голям съд срещу сравнително скромна сума.

Обсъдих идеята с един стар приятел, Дейвид Уотърхаус, който, без да има претенции за голям яхтсмен, е запознат в тънкости с дейността по зареждането на корабите с провизии и има ценни познания за събитията в света на ветроходството. Той напълно се съгласи с моите съображения, ала предложи да се консултираме с корабостроител, преди да продължим по-нататък.

В началото на април Дейвид ме заведе при Колим Муди и двамата изложихме идеята пред него. За чест на Колин той дори не мигна, като чу колко пари имам на разположение за начинанието, а тутакси извади бележник и взе да чертае. Седмица по-късно плановете пристигнаха. Колин бе проектирал красива на вид яхта, която, макар и от стомана, с дължина 16 м, щеше да тежи по-малко от 7 тона. Конструкцията ѝ, меко казано, бе необикновена. Съдът щеше да има остри скули, но за да ги закръгли, Колин възнамеряваше да постави при всяка скула водопроводна тръба с диаметър 7,5 см, като обшивката се завари върху нея. За да се снижи цената, рангоутът и ветрилата щяха да се носят от две мачти клас „Дракон“, придавайки на стъкмяването, както предполагам, шхунов облик. Това не само означаваше, че рангоутът ще може да се купи на старо, все едно ще се използва на

яхта от клас „Дракон“, но също, че обковът ще бъде еднакъв и за двете мачти. По мое настояване бе проектирано голямо право ветрило, което да се вдига на фокмачтата вместо спинакер, понеже чувствах, че с него ще се оправям по-лесно и че ще бъде от полза дори при лавиране.

Вече имахме плановете, но преди да направя следващата крачка, трябваше да узная каква сума ще ми искат корабостроителниците за строежа. Това бе най-интересната част от цялата операция. Някои корабостроителници отказаха дори да назоват цена, други — доколкото успяхме да ги убедим да кажат някаква цифра — се изхвърляха дотолкова, вероятно нарочно, че биха смутили и милионер. Все пак накрая открихме една корабостроителница в Улуич край Темза, специализирала се в строеж на баржи и каботажни съдове, която не само предложи сносна цена — 2800 лири за корпуса — но и прояви интерес към проекта. Ако можех да имам корпус за тия пари, навярно бих могъл да подготвя цялата яхта за плаване за по-малко от 5000 лири, което звучеше фантастично. За вътрешната уредба не се безпокоях. Двамата с Колин смятахме да укрепим корпуса така, че да притежава съпротивителна сила отвътре, която да противодействува на морския натиск, и за да постигнем това, бяхме предвидили мрежа от греди във вътрешността на съда. Възнамерявах да скалпя койка и камбуз от шперплат и да направя няколко открити вместилища за храна и други запаси. Останалото празно пространство щях да запълня с полистиролов пенопласт, който щеше да изолира шума и да превърне яхтата в практически непотопяема конструкция.

Но за тая цел ми трябваша 5000 лири, а със същия успех можех да пожелая и луната. Що се отнася до собствените ми средства, разполагах с едно-единствено перо — „Сухейли“, ала дори да сполучех да я продам за тази сума, пак щях да се нуждая от още 2000 лири, понеже трябваше да върна парите, взети на заем за закупуването ѝ. Дейвид предложи да потърсим попечител, който да ме финансира, и се зае да проучи почвата в съответните среди. Малко преди да се кача на „Кения“, аз поверих „Сухейли“ в ръцете на един търговски агент и сетне, със съдействието на разни пътници, изпратих повече от петдесет писма до различни организации, излагайки подробно своя предишен опит и настоящия си замисъл. Ала гледах да не изяснявам напълно намеренията си, тъй като бе очевидно, че ако някой друг планира същото плаване, той би ускорил действията си, щом научи за

моите. В добавка към изявлението, че възнамерявам да обиколя света, пояснявах, че първо искам да участвам в трансатлантическата регата за самотници през 1968 г., което всъщност бе напълно вярно, макар че смятах веднага щом пресека финалната линия, да потегля на юг, без въобще да спирам в Америка.

Тъй като бе малко трудно да контролирам събитията, докато съм по море, Дейвид се нагърби със задачата да направлява развоя на събитията вместо мен, обаче човек не е в състояние да продаде яхта, която никой не иска да купи — лятото се изнизваше, без да получа никакво приемливо предложение за „Сухейли“, а в отговор на писмата ми с молба за попечителство пристигаха все учтиви откази и аз взех да се отчайвам.

Като последен опит към края на годината писах на мистър Хари Спантън, директор на „Бритиш Индия“, с въпрос, дали компанията не би могла да ме финансира. На следващия ден ми се обадиха по телефона и ме поканиха да отида на разговор в дирекцията, където ме разпитваха в продължение на час. После ме прие завеждащият морските въпроси, капитан Латин, с когото цяла сутрин обсъждахме плановете, проверявахме цените и умувахме какви допълнителни съкращения да направим, за да спестим време и пари. Той направи предложение до управителния съвет и седмица по-късно ме повикаха да чуя неговото решение. Получих отказ — в момента нямали достатъчно средства и не биха могли да оправдаят разходите по моето начинание пред акционерите на компанията. Не бях особено изненадан, но все пак към намеренията ми се бяха отнесли сериозно и ги бяха анализирали както подобава; пък дори само заради получените от капитан Латин съвети си струваше да опитам. Накрая мистър Спантън ме попита какво възнамерявам да правя. Отговорих му, че твърдо съм решил да тръгна и че ако не успея да си построя нова яхта, ще отплавам с тази, която имам — „Сухейли“. „Добре — рече той, — прави каквото правиш, но — умната.“

Решението си не взех спонтанно. Когато почнаха да пристигат отговорите на моите писма, аз се замислих как да постъпя, ако не си намеря попечител. Всички варианти водеха до очевидния отговор: да потегля със „Сухейли“. Друг избор няхах. Не се съмнявах във възможностите на „Сухейли“ да извърши замисленото плаване; единствено ме тревожеше фактът, че тя не е достатъчно бърза според

съвременните ветроходни изисквания, а е просто добра, стабилна океанска яхта. В замяна на това вземех ли „Сухейли“, добивах солидно предимство: познавах яхтата отлично. След като живях цели две години в нея, аз я опознах като пръстите на ръката си. Знаех и особеностите при управлението ѝ. В края на краищата тя бе „жива“ яхта и това изключваше необходимостта от дълги и подробни изпитания за изглаждане на неизбежните дребни недостатъци, които винаги присъствуват при всеки новопостроен съд. Всички слабости на „Сухейли“ бяха отстранени по време на плаването от Индия до Англия. Тя бе яхта, доказала своята мореходност, за което е необходимо да се преплават най-малко няколкостотин мили, преди да се предприеме околосветско пътешествие. „Сухейли“ обаче отдавна вече бездействуваше в своето заливче при Бенфлийт и преди да стане годна за плаване от какъвто и да е мащаб, се нуждаеше от основен ремонт. Това също нямаше да струва малко пари, а аз просто ги нямах. По време на осеммесечната ми работа на „Кения“ успях да спестя, колкото да си купя на старо един „миниостин“ и да платя на Колин за проектите му, но нищо повече — с парите от продажбата на автомобила не можех да си взема дори нов комплект ветрила.

А „Сухейли“ се нуждаеше не само от това. Нуждаеше се още от цялостно остъргване, калафатене и боядисване, от нов такелаж и — в идеалния случай — от нова бизанмачта с по-лек топ, която да мога да поставя на мястото на гротмачтата, ако тя се счупи. Също така ми трябваша нови ветрила, някакъв вид авторулево устройство, хранителни припаси и други материали, при което цялата сметка щеше да възлезе на около 1500 лири. Все още не бях издължил онези 2000 лири, така че едва ли бях особено надеждно предприятие за когото и да било, но тъй или иначе парите трябваше да се съберат. Плаването трябваше да се състои.

От само себе си се разбираше, че ще се наложи да извърша цялата подготовка сам, ала вече се бях записал да изкарам в началото на 1968 г. курс на обучение в запаса на Кралския военноморски флот — нали и без това все трябваше да се издържам някак, докато ремонтирам „Сухейли“, а за целта бяха необходими пари. Ето защо реших да постъпя в този курс и междуременно да продължа опитите да си намеря попечител.

Една седмица преди да се кача на кораба на нейно величество „Дънкан“ в Портсмът, щастиято най-сетне ми се усмихна. Още след завръщането от предишното си плаване бях се заел (не особено сериозно) с писането на книга за него, насърчаван от Джордж Грийнфийлд — литературен агент, който ми подхвърли тази идея още като пристанахме със „Сухейли“ на кея Тауър в Лондон. Досега бях сполучил да напиша четири глави, но бе ясно, че при подготовката за новото ми пътешествие няма да имам никакво време за писане, поради което позвъних на Джордж и му обясних положението. Той обаче напълно забрави за книгата и взе да ме разпитва за новия проект. Когато му споменах за финансовите си затруднения, той ме посъветва да не се безпокоя, ами да се готвя за срещи и разговори по въпроса и да се залавям с пригответленията, защото той бе убеден, че ще можем да продадем правата за издаване на бъдещата книга за плаването. Послушах го и Джордж удържа на думата си.

На 2 януари 1968 г. постъпих на „Дънкан“ и макар да бях зает с изучаване на системи, различни от тези, на които бях привикнал в търговския флот, все пак се залових да правя списъци на необходимите материали и поправки. След един разговор, който проведох с литературния директор на издателство „Касъл“, Дейвид Асколи, към средата на януари получих известие от Джордж, че е подписал договор с издателството за публикуване на бъдещата книга. Платеният аванс означаваше, че е във възможностите ми да поверя на някоя корабостроителница извършването на основните ремонтни работи.

С течение на времето Джордж добави към договора с „Касъл“ договори с американския книгоиздател Лари Хюз от „Уилям Мороу“, с американското списание „Тру Магазин“ на Чарлз Барнард и накрая със „Сънди Мирър“. Сключването на договор със „Сънди Мирър“ обаче едва не се провали. Уредена бе среща на обяд в един шлеп-ресторант на Темза и докато се хранехме, някакъв влекач мина край нас, вдигайки голяма вълна. Когато талазите достигнаха ресторанта, той се заклати, при което аз загубих равновесие и паднах от стола. Възцари се потискащо мълчание, а в това време отговорното лице от „Сънди Мирър“ взе да гледа през люковете навън, в менюто, въобще навсякъде, но не и в мен, докато изчервен аз вдигнах стола и седнах отново. Нито дума не се каза, ала мисълта работеше оглушително.

На този етап — началото на февруари — вече знаех за още двама ветроходци, които възнамеряваха да обиколят без спиране света: капитан трети ранг Бил Кинг и капитан първи ранг Джон Риджуей; и двамата разполагаха с новопостроени яхти, осигурени им от техните попечители. По това време Джон Риджуей криеше своите намерения и твърдеше, че подготвя „Инглиш Роуз IV“ за трансатлантическата регата. Оттук заключих, че той се готви да отплава около 1 юни — приблизително тогава, когато възнамерявах да потегля и аз. Яхтата на капитан Кинг „Галуей Блейзър“ — по специален проект на Ангъс Примроуз — нямаше да бъде готова по-рано от есента, но тъй като бе много по-дълга от „Сухейли“, не можех да си позволя да се размотавам дотогава.

Ако исках да имам някакъв шанс да победя двамата си съперници, трябваше да отплавам скоро, като крия до последния възможен момент намеренията си, за да не ги подтикна към ускоряване на подготовката им. Поради тази причина всичките ми попечители се съгласиха да се въздържат от оповестяване на моите планове и участието си в тях, додето не наближи датата на отплаването ми.

В началото на февруари с екипаж от флотски курсанти, наети от „Дънкан“, аз закарах „Сухейли“ от Бенфлийт в корабостроителницата „Саутър“ в Каус, на остров Уайт. Именно тук се строеше „Галуей Блейзър“, та се наложи за камуфлаж да смъкнам пред управата, че ще плавам до Австралия. Освен това се постарях да поогледам „Галуей Блейзър“, след което си тръгнах изпълнен със завист.

Към края на месеца, когато „Сънди Таймс“ обяви, че учредява трофея „Златният глобус“, който ще бъде връчен на първия самотен мореплавател, обиколил света, без да спре, аз узнах за един много опасен конкурент: Бернар Моатесие от Франция. Със своя кеч „Джошуа“ французинът вече бе направил една околосветска обиколка през нос Хорн. Той се славеше като първокласен ветроходец, а аз бях сигурен, че ветроходното умение ще бъде в крайна сметка от решаващо значение при това плаване.

Моатесие възнамеряваше да отплава през септември. Благодарение на скоростта на своята яхта той би могъл да заобиколи нос Хорн преди настъпването на есента в южното полукълбо и да се върне в Европа през май 1969 г. Ако исках да бъда пръв и при положение че плаването ми отнеме десет месеца, ние със „Сухейли“

трябваше да потеглим до 1 юни. От тази гледна точка проверих какво време може да се очаква по маршрута. За преминаването край нос Хорн ни се падаше идеален период: там щяхме да бъдем в началото на януари, кажи-речи възможно най-благоприятното време. Ала, от друга страна, излизаше, че ще трябва да прекараме част от южната зима и цялата пролет в пределите на Южния океан — не особено обнадеждаващ факт. Обаче винаги бихме могли да се насочим на север, ако установя, че вятърът и вълните са прекалено свирепи за нас.

Може би най-големият проблем при подготовката на „Сухейли“ за самотно плаване бе стъкмяването на някакъв вид автоматично управление. Авторулевото устройство вече е утвърдена част от ветроходния арсенал и благодарение на неговото усъвършенстване от хора като Блонди Хаслър и членовете на Клуба за любителски проучвания в областта на яхтинга се откриха възможности за солово преплаване на големи разстояния. Основните принципи на авторулевия за яхти са доста прости и за да ги илюстрирам пред заинтересования неспециалист, ще използвам сполучливото сравнение с вятърна мелница, при която един флюгер, подобен повече на ветропоказател, обръща цялата горна част на мелницата така, че крилата да са насочени срещу вятъра. Въпросната горна част е дотолкова сполучливо балансирана, че е потребен минимален тласък, та да се задвижи, а за да се постигне това, е необходим само един малък флюгер.

Действието на „ветропоказателния“ флюгер, който можете да видите по яхтите, е същото, с едно изключение: пригодно е да държи съда и ветрилата му под ъгъл спрямо вятъра, а не срещу него. И тук, както и при мелницата, основното изискване е да има баланс, при който, с рул в средно или приблизително средно положение, ветрилата могат да се поставят така, че яхтата сама да се управлява — нещо, което се удаваше на „Сухейли“, щом плаваше на остър бейдевинд, и тогава бе нужен само слаб тласък, за да се обърне наляво или надясно.

Авторулевото устройство се използва не толкова с цел да поддържа курса, колкото да върне яхтата на него, ако се отклони. С две думи, за да се постигне това, съдът се „центрова“ на предначертания курс. Флюгерът, който изпълнява своя ветропоказателен номер и сочи срещу вятъра, е прикрепен чрез фиксиращо устройство или въжена обвръзка към един помощен рул или надлъжна наставка, закачена за задната част на главния рул.

Ако яхтата се отклони от курса, ъгълът на вятъра спрямо съда се променя и подобно на флюгера или ветропоказателя на вятърната мелница, ветровото крило на авторулевия следва посоката на вятъра. При това действие се завърта помощният рул, който дава необходимия минимален тласък, за да върне съда на курса. Докато яхтата възстановява предишното си положение, флюгерът продължава да следва посоката на вятъра до момента, когато помощният рул отново се изправи. Тогава вече яхтата е върната на курса и ветропоказателят се оттегля на почивка, додето не потрябва пак.

При повечето яхти флюгерът се монтира на кърмата, по-далеч от гровия гик и вихрите при грота. Аз нямах възможност да постъпя така, защото „Сухейли“ беше кеч и бизангикът стърчеше около два метра извън кърмата. Ако флюгерът се прикрепеше на шарнир, нямаше да пречи на гика, но и така въздушните течения около бизана щяха да му влияят. Ако се лишех от бизанмачтата, щях да намаля ветрилната площ, което щеше не само да снижи скоростта ми, но и да разстрои естествената центровка на „Сухейли“, която бе забележително добра, а на мен хич не ми се нравеше идеята да предприема плаване от такъв мащаб с нецентрован съд. Несъмнено имах нужда от авторулево устройство, ала флюгерът трябваше да се постави извън обсега на ветрилата и гиковите и за предпочитане на място, където лесно бих могъл да го достигам, в случай че се наложат поправки.

Накрая ми хрумна разрешение, до което стигнах, като гледах филма за катамарана на Дейвид Люис „Реху Моана“, който бях снимал в Дърбан. Точно на кърмата бяха прикрепени два флюгера, по един на всеки корпус, и Дейвид по желание можеше да използва или само единия, или и двата. Системата бе забележителна със своята простота. Нямаше сложни приспособления за фиксиране и освобождаване, просто чрез талпи флюгерите са свързани с въже за руля. Почнах да мисля дали да не направя по една метална конзолна стойка от двете страни на „Сухейли“ наравно с бизангика. Рамката можеше да се издигне с около метър и двацет над палубата, за да се получи по-голямо отдалечаване, и на двата външни края да се монтира по едно гнездо за флюгер. За да се подсили цялата конструкция, възнамерявах да пусна напречници, които да съединяват стойките. Тия напречници щяха да пречат на движението по палубата, но пък ми осигуряваха нещо, за което да се хващам около кокпита.

Колкото по-задълбочено разработвах идеята, толкова повече ми допадаше. Наистина флюгерите щяха да се намират твърде близко до водата и навярно вълните щяха да ги заливат, щом яхтата се накрени, ала в такъв случай бих могъл да „изключвам“ от устройството подветрения флюгер и да разчитам само на наветрения.

Поставянето на малък помощен рул не представляваше особена трудност. Възможно бе горният му край да се захване за стоманения релинг на „Сухейли“, а за опора на долния край помолих корабостроителите от „Саутър“ да направят едно винкелно удължение на кила. За свързване на флюгерите с руля използвах система от въжета и талпи. Всеки флюгер бе снабден с макара, завинтена за стойката му; заплетено „безконечно“ въже съединяваше тази макара с друга, разположена на шейсет сантиметра извън диаметралната линия. Под тези две вътрешни макари бяха поставени други две и около долните минаваше въже, което се закрепва за всеки от краищата на напречния румпел на помощния рул. В четирите вътрешни макари бяха пробити вертикални отвори и за да се нагласят, само бе необходимо да се пусне един щифт в подходящо положение, тъй че горната макара да се зацепи за долната.

Цялата схема приличаше на един от кошмарите на Хийт Робинсън и макар че триенето безспорно щеше да ми създаде главоболия, аз не виждах причина устройството да не действа и се заех да потърся някой, който да ми го направи. Тук отново Дейвид се притече на помощ и ме запозна с Клайв Хендерсън, собственик на малко предприятие за инструменти в Бекънхам. Необходимо бе известно време, докато убедя Клайв в сериозните си намерения, но щом повярва в тях, ентусиазмът му нямаше граници. Той не само приготви стойките, руля, флюгерите и макарите, ами изработи и резервни, а когато после събрахме всички части, дойде лично да ме контролира дали ще ги сглобя правилно.

Друга идея, която имах, се отнасяше до зареждане на акумулаторите посредством влачен във водата пропелер, свързан с динамо чрез подвижен вал. Двамата с Клайв проведохме няколко експеримента с високооборотни пропелери, но в крайна сметка трябваше да се откажем поради липса на време и затова се спряхме на зареждащия агрегат, който взех със себе си — малък бензинов двигател „Нортън-Вилие“ с мощност три конски сили, съединен чрез

трансмисия с две динама. Смятам, че ако бяхме използвали алтернатор (генератор за променлив ток) вместо динамо, идеята за пропелера щеше да се осъществи — но щабът на „Сънди Мирър“ си отдъхна, когато се съгласих да прибягна до по-изпитана система.

Краят на март приближаваше, но работите вървяха добре. Припасите ми бяха поръчани, авторулевото устройство се правеше, ремонтът на „Сухейли“ в корабостроителницата „Саутър“ бе завършен.

В началото на април отидох в Каус. Вечерта прекарах с Берт Кийбъл в Националния център за ветроходно обучение, а на другия ден приех „Сухейли“ от Майк Саутър и отплавах за Портсмът. Оставих яхтата на стоянката на Кралската военноморска ветроходна асоциация на остров Уейл. Ремонтът, извършен в „Саутър“, включваше боядисване на корпуса след остъргване и калафатене, както и някои други задължителни външни работи, ала тепърва трябваше да приспособя вътрешността, така че да побере провизиите за една година и останалите корабни запаси. Под койките и във вместилищата на главната каюта имаше доста свободно пространство, но все пак не беше достатъчно. Затуй се залових да изкъртя койките от предната каюта и на тяхно място да сложа големи полици. В Портсмът поднових такелажа. Старите стоманени въжета бяха в добро състояние, но аз смятах, че ще е по-умно да ги заменя с нови за предстоящото пътешествие. Както и преди, използвах въжета от обикновена стомана, а не от неръждаема. Подмених и износената електроснабдителна мрежа. Във всички тези начинания получих неописуемо съдействие от доброволци от екипажа на „Дънкан“, които жертвуваха свободните си часове, за да ми помагат. Цяло щастие бе за мен, че „Дънкан“ остана на док цял месец и аз имах възможност почти всяка вечер да прескачам до „Сухейли“.

Въпреки това стана ясно, че ще ми трябва повече време, отколкото смятах, за да подготвя „Сухейли“ за отплаване на 1 юни. Ето защо написах молба да ми разрешат да прекратя обучението си един месец по-рано. Позволение получих, ала придружено със строго напомняне, че дължа още осем месеца служба във военноморския флот. Много приличаше на писмата, които получавах от банката. Все пак това означаваше, че имам целия месец май на свое разположение, и на 1-ви аз се сбогувах с „Дънкан“, на борда на който бях прекарал четири приятни месеца. С екипаж, съставен от Кен Паркър — друг

директор на издателство „Касъл“, задължен „да се занимае с вашата книга, ако я напишете, или с бордовите ви дневници, ако не я напишете“ — и австралийския журналист Брюс Максуейл, който щеше да бъде моята далечна свързка със „Сънди Мирър“, отплавах от Портсмът за доковете Съри в Лондон. Пътуването ни ще се запомни най-вече с ожесточения спор между Кен и мен относно местоположението ни в гъстата мъгла, хванала ни някъде в Дувърския проток. Кен твърдеше, че сме около нос Дъндженес, а аз не бях сигурен. За Брюс това бе първото плаване в живота му и сега той гледаше нещастен как се препират двама „морски вълка“, които го бяха докарали до това положение. Спорът най-сетне бе разрешен, когато се натъкнахме на буя при плитчината Бълок, която, макар и пред Дъндженес, се намира на дванайсет мили от носа. Във ветроходните среди, в които се движа, това място е известно днес под името плитчината Паркър, а спорът относно точното значение на думата „пред“ продължава.

След бомбардировките през Втората световна война търговските докове в Съри така и не бяха поправени напълно. Сега те обслужват главно замиращата търговия с дървен материал и част от тях вече са засипани, с цел да се осигури пространство за жилищно строителство. Все пак намерихме един незает ъгъл — дока Стейв, където настанихме „Сухейли“ сред разнородно множество от съдове, принадлежащи на морските курсанти. Голямо преимущество бе това, че домът ми в Даун беше на по-малко от десет мили и само за половин час аз можех да стигна при „Сухейли“.

Впрочем първата ми задача бе да извадя яхтата от доковете в Съри и при прилив да я преместя на дока Нелсън в Темза, тъй че щом настъпи отлив, да мога да прегледам корпуса. При плаването от Портсмът до Лондон „Сухейли“ пропускаше малко вода и аз исках да установя причината. За да ми помогнат в тази работа, заедно с Кен дойдоха брат ми Майк и годеницата му Хейзъл, и докато в проливния дъжд те нанасяха нов слой боя срещу обрастване на корпуса с водорасли, аз накалафатих дънния шев около гнездото на гротмачтата. Това, изглежда, действа и през останалото време от престоя в Лондон повече не се наложи да изпомпвам вода от яхтата.

Независимо че половината от работите, отбелязани в моя списък, бяха извършени, преди да пристанем на доковете в Съри, много неща

оставаха да се направят. На гротмачтата монтирах нов ролков патентриф и фалови лебедки. Натягащи ръчки замениха блоковете в талиите на грота, тъй че да се улесни издигането му. Още потегнах двигателя, поръчах на Грийн и Сили Уиър да накалафатят палубата, поставих нов двоен примус в камбуза и не забравих да се запаса с резервни части. Група доброволци измежду роднини и приятели боядисаха каютата. Целият подвижен такелаж, фалове, шкоти и т.н., бе проверен и в резултат смених всички фалове. С изключение на гротовия шкот, останалите засега бяха в добро състояние, ала аз се погрижих да кача достатъчно въжета на борда, та да ги подменя, ако се наложи.

Старата, правена в Индия бизанмачта показваше признаци на износване и след дълги размисли и консултации с моя банков посредник реших да поръчам на нейно място нова алуминиева мачта. В средата на май тя пристигна заедно с два леки алуминиеви гика. Успях да склоня един приятелски настроен кранист от склада за дървен материал да свали старата мачта и сетне да постави новата посредством сложна система от талпи, изхождащи от гротмачтата. Както вече казах, едно от съображенията ми да настоявам за тази нова, по-лека мачта идваше от моята надежда, че ако „Сухейли“ загуби гротмачтата си, аз ще мога да преместя бизанмачтата на нейно място и да продължа с аварийно стъкмяване. Това нямаше да мога да направя със старата мачта. Друго предимство бе, че сега се снижи цялостният център на тежестта, което от своя страна спомогна „Сухейли“ да плава по-добре.

От известно време ме занимаваше въпросът как да поддържам връзка с външния свят, докато плавам. В най-добрия случай желях да разполагам с радиотелефон, с чиято помощ бих могъл да съобщавам местоположението си, да изпращам радиограми, както и да слушам новините, за да бъда в течение на световните събития. Така не само нямаше да се чувствам толкова самотен, но и смятах, че ако реакциите ми се наблюдават отвън, това би ми помогнало да забележа всяка промяна, която евентуално назрее в моя характер.

Фирмата „Маркони“ (при предишното пътешествие тя бе ми дала под наем един от нейните радиотелефони „Кестрел I“, а сега можеше да се разчита, че ще пази в тайна моите планове) изрази мнение, че за целта от съществено значение е да имам на „Сухейли“ апаратура с

висока честота и ми предложи подобрения радиотелефон „Кестрел II“. Този вид съоръжения струват маса пари и представляват своеобразен лукс. Бих могъл да тръгна без такова нещо, като взема със себе си само едно транзисторче. Напълно бях се примирил с този вариант, когато през февруари на сцената излезе „Сънди Мирър“. Естествено бе в договора ни да има клауза, според която аз бях задължен да изпращам редовни рапорти за плаването, тъй че стана наложително да се сдобия с радиоапаратура. През цялото време на подготовката твърдо се придържах към решението да не се обвързвам финансово с нито един производител, чиито съоръжения щях да ползвам, а направо да купувам това, което ми пасва най-добре или се отличава с най-високи качества. В този случай се обърнах към пет фирми във Великобритания, които търгуваха с радиотелефони, но тъй като от „Маркони“ ми телефонираха почти цяла седмица преди да получа отговор от другаде, поръчката взеха те. Монтирането стана бързо, понеже не бях махнал проводниците след свалянето на предишния апарат. Промени направих единствено в антените. Старото ми устройство представляваше медна жица, опъната от гротмачтата до бизанмачтата и оттам до връзката върху покрива на каютата. Това решение не бе добро, а се получаваха и известни смущения, причинени от бакщаговете, което разстройваше предаването. По съвет на „Маркони“ изолирах краищата на новите ми два бакщага на грота и за да използвам радиото, свързах арматурата на каютния покрив с един от бакщаговете. Тревожих се да не би това да намали здравината им, ала никой от тях не се скъса по време на плаването, а радиовръзката бе далеч по-добра, отколкото преди.

Докато май се изнизваше, „Сухейли“ взе да придобива вид на професионално рибарско корабче. Рамката за флюгерите на автоматичното управление — масивен „мостик“, изграден от цилиндрични стоманени пръти с диаметър 2,5 см — бе поставена на мястото ѝ и прикрепена за палубата. Излизаше на метър от двете страни на яхтата, а на височина превишаваше с метър и двайсет палубата и, отстрани погледнато, приличаше на скеле. Монтирани бяха флюгерните оси, изработени от неръждаема стомана, сетне към тях бяха прикрепени крилата от шперплат. Пристигна и специалният автоматичен рул. Монтирането му се оказа по-трудно, отколкото очаквах, защото носещият винкел се намираще на близо два метра под

водната повърхност; да се опиташ да вкараш рулевата ос в него, бе все едно да се мъчиш слепешката да уцелиш десетка на мишена. Очевидно бе, че ако се наложи да сменям авторуля в открито море, ще трябва да се гмуркам; но така или иначе, ако рулят се счупи, дали ще настинна или не, щеше да бъде най-малката ми грижа.

Когато свързахме системата, установихме, че полипропиленовите въжета преплъзват в макарите и флюгерите се въртят по вятъра, без да обръщат руля. Положението не се подобри, след като увеличихме намотките върху макарите; затова се наложи да разглобим цялото устройство и Клайв издълба вертикални бразди в повърхността на макарите, та да могат да захаят. Сега със завъртането на флюгерите се обръщаше и рулят, ала механизмът беше доста стегнат и на мен не ми оставаше нищо друго, освен да се надявам, че ще се разработи до окончателното ми отплаване.

Поръчаните от „Дънкан Уолит“ хранителни припаси пристигнаха в Даун на 20 май, натоварени в голям камион (виж Приложение I). В случая неоценима помощ ми оказа списъкът от храни, който Крис бе съставил за нашия преход от Кейптаун до Лондон. Тогава бяхме взели припаси за трима души, разчетени да ни стигнат за 110 дни. За един човек това правеше храна за 330 дни, колкото горе-долу щях да плавам аз. Изхождайки от тази сметка, пристъпих към уточняване на собствените ми кулинарни изисквания, като за разнообразие добавих няколко деликатеса от рода на сардини и сушени плодове. Преди всичко се запасих с консервирани храни, но включих и известно количество лиофилизирани продукти, които се оказаха много сполучливи — необходимо беше само да имам достатъчно сладка вода да ги разтварям.

Във вида, в който се произвеждат, консервите не са предназначени за складиране на яхта. С изключение на кутиите с особена форма, повечето са еднакви и могат да се различават единствено по книжните си етикети, които от влагата се разлепват веднага и запушват трюмните шпигати с хартиена каша. След няколкомесечно плаване човек не е в състояние да познае съдържанието на нито една консерва и когато пожелае да се нахрани, трябва да играе на нещо като руска рулетка. За да избягна тази неприятност, аз белязах с боя консервите — по един прост знак на видно място, който да ми подсказва какво има в тях. Така маркирани,

кутиите могат да се освободят от етикетите; после се намазват с лак, за да се предпазят от корозия, която за съвсем кратък срок разяжда ламарината. Да се обработят по този начин повече от 1500 консерви, бе ужасяваща задача, ала за щастие в лицето на Джим и Стела Френд намерих двама чевръсти помощници и в гаража у дома заедно свършихме цялата работа за четири вечери напрегнат труд.

Нямаше изгледи, че ще успея да отплавам на 1 юни, но се надявах на тази дата да потегля от Лондон за Фалмът, а около 7-ми — да тръгна окончателно. Оставаше само да се натоварят припасите и с помощта на взет под наем камион близо един тон всевъзможни консервни кутии и пакети бяха стоварени на доковете. Около осем души приятели и неколцина морски курсанти дойдоха да ми помогнат в тежката работа по складирането на тия провизии, които трябваше да се наредят така, че да ги достигам лесно, но по-важно бе друго: разположението им в никакъв случай не биваше да наруши устойчивостта на яхтата и да накърни нейната мореходност.

Когато натоварихме всичко на борда, в каютата остана твърде малко свободно място и „Сухейли“ потъна още пет сантиметра над водолинията. В приложенията читателят ще намери подробен списък на всичко, което взех на борда, но от списъци е трудно да се добие представа как изглежда вътрешността на яхтата. Като начало ще кажа, че полиците в предната каюта бяха задръстени от резервни ветрила, плаваща котва, въжета, такелажни кабели — все неща на „Сухейли“. Под тях бе пълно с консерви. На пода между полиците бяха наредени девет двайсет и два литрови бидона с парафин и дизелово гориво плюс четири кашона с ориз и захар. В предната каюта можех да проникна само на четири крака, пълзейки върху бидоните. Да минем сега назад, в главната каюта с размери три и шейсет на метър и осемдесет, в която и двете бордови койки бяха натъпкани с дрехи, храна, инструменти, спасителен сал и т.н. Вместилищата зад и под канапетата бяха пълни с консерви, същото се отнася и за шкафчетата около камбуза и радиоапаратурата. На пода между леглата и под масата бях струпал осем пластмасови контейнера с вместимост 22 литра, които съдържаха допълнителна питейна вода, захар и бензин за зареждащия агрегат.

След като всичко това бе подредено, установих, че не е останало никакво място за навигационните ми карти, та в последния момент се

наложи да направя един специален рафт в покрива на каютата, където ги настаних заедно с резервните банели за ветрилата.

Двете лавици за книги в каютата бяха препълнени и бях принуден да приготвя още една — в тоалетната, — за да побера цялата си литература. Ала това не означаваше, че книгите ми бяха прекалено много: трябваше да взема мореходни и навигационни наръчници, повечето от които ми зае д-р Роналд Хоуп от Центъра за мореходно образование. Той съвестно се бе погрижил да подбере именно такива книги, каквито ми бяха необходими, и неведнъж по време на плаването си спомнях с благодарност за неговата отзивчивост.

Постарах се и в избора на книги от домашната библиотека. Изключително много обичам да чета, но нямах представа колко свободно време ще ми остава и затова избрах книги, които са големи и интересни до края. Никога не бях намирал време да изчета класиците и сега неизбежно се спрях на творби като „Тристрам Шанди“, „Панаир на суетата“, „Чифликът Орли“, „Война и мир“ и др., което на практика се оказа много уместно. Също взех около двайсет и пет специализирани издания за морето, морската фауна и свързани с тях проблеми просто защото тези неща ме привличат. Изобщо не се надявах да имам кой знае колко свободно време на яхтата, но тъй като бе възможно то да се окаже повече, отколкото книгите биха могли да запълнят, аз се записах в кореспондентски курс към Института за транспортни проучвания. По този начин целях да си осигуря предмет, върху който да съсредоточавам вниманието си. Нямах представа доколко десетте месеца самота ще ми въздействуват психически; затова реших, че ще ми трябва нещо, което би ми помогнало да дисциплинирам психиката си.

Във връзка пак с този въпрос „Сънди Мирър“ ме изпрати на психиатър, с цел да се направи сравнение между психическото ми състояние преди плаването и след това. С радост мога да кажа, че и в двата случая диагнозата на лекаря бе „поразително нормален“.

Освен да плава, следващото най-голямо удоволствие за мореплавателя несъмнено идва от подготовката на яхтата за предстоящия рейс. Трябва да се направят списъци за хранителни продукти и всевъзможните принадлежности, ала на мен най-много ми допадна ровенето из Адмиралтейския мореходен атлас и каталог, за да подбера необходимите ми карти и мореходни инструкции. Тези

инструкции, известни под названието „лоции“, предлагат подробни описания на бреговете навред по света. Съдържат и почти енциклопедични сведения за климата, ветровете, приливите, отливите и теченията, които могат да се очакват в района, за който се отнася всяка отделна лоция. Всичко в тях е безценно помагало за мореплавателя независимо дали плава с гигантски танкер или с четириотонна яхта. Взех лоции за районите, откъдето възнамерявах да мина, но включих и лоцията за Антарктика, в случай че слеза до 50 градуса южна ширина, а и за да имам информация за айсбергите, които за мен, като моряк, плавал в топли води, бяха нова и непозната заплаха.

Тъй като почти през цялото плаване смятах да се движа далеч от бреговете, с изключение на някои части от Австралия, Нова Зеландия и Огнена земя, не взех карти с голям мащаб. Картите на океаните ми бяха напълно достатъчни през по-голямата част от пътуването и аз успях да извърша околосветския рейс с помощта на всичко тринайсет карти.^[1] Любопитно е, че само за да се добера от доковете в Съри до Фалмът, ми бяха нужни седем.

При огромното количество храна, складирана в предната част на яхтата, се наложи да запазя някои по-тежки принадлежности за кърмата, иначе „Сухейли“ щеше да заравя нос във вълните. Освен двигателя с тегло около 250 кг, там поставих и два сто и шейсет литрови резервоара за гориво, които — пълни — добавяха тежест от близо 350 кг. Ала това не бе достатъчно, та трябваше да прехвърля във вместилищата на кокпита всичките си кутии с бира и плодов сок, около 340 на брой. Сега вече „Сухейли“ се изправи. За да повдигна още малко носа, благодарение на което яхтата щеше да качва вълните по-добре, преместих от предната каюта в кокпита четири двайсет и две литрови туби с гориво. По този начин се затрудняваше малко ръчното управление, ала от друга страна, ако се случеше вълна да се стовари на палубата откъм кърмата, нямаше да има толкова много празно място, което да се напълни с вода.

Независимо от получената помощ — „Сухейли“ имаше навик да превръща зяпачите в помощници, където и да се намира — имах да свърша още маса работа, а краят на май дойде. Струваше ми се, че изобщо не напредвам, и взех да мисля, че ако не напусна доковете в Съри, никога няма да отплавам. Ето защо реших да потегля за Фалмът, като работя по пътя и довърша приготовленията си там.

Съображенията ми да избира Фалмът вместо Лондон за изходно пристанище бяха две. Първо, не ми се нравеше перспективата да плавам соло през устието на Темза, около полуостров Даунс, сетне край Дувър и през Английския канал. В такъв случай щеше да се наложи да не мигна най-малко две денонощия, докато изляза от корабния трафик, и това щеше много да ме умори още в самото начало на плаването, а също и на финала до който, надявах се, да стигна. Казвам две денонощия, като допускам, че ще имам благоприятни източни ветрове за прехода през канала; ала ако се натъкна на западни ветрове, което е по-вероятно, може с дни да лавирам само в Дувърския проток и с оглед на безопасността ще трябва да се отбия за почивка в някое пристанище по канала. Ако обаче тръгна от някое разположено по на запад пристанище, а Фалмът е най-голямото в западния край на Англия, бих могъл почти веднага да се отдалеча от главните морски пътища и дори при западни ветрове вероятно ще успея да отмина нос Финистере само с един халс.

Второто съображение се дължеше на моето любопитство — във Фалмът не бях ходил никога.

В понеделник, 3 юни, Кен, Брюс и аз се срещнахме на доковете, където ми бе представен четвъртият член на екипажа: фоторепортерът на „Сънди Мирър“ — Бил Раунтри. Появи се накичен с фотоапарати, дългокос, с внушителни мустаци. Жизнерадостен новозеландец, Бил тутакси се сработи с екипажа, ала никой от нас не можеше да мръдне нанякъде из яхтата, без да го сепне викът „Стой така, момче“ или „Чуден кадър, братче“, и ми трябваше известно време, докато го убедя, че в задръстените помещения на една яхта се вършат неща, които просто няма да му позволя да фотографира!

След малко неприятности с мотора най-сетне потеглихме надолу по Темза. Петгодишната ми дъщеря Сара бе прекарала последния уикенд при мен и сега, докато се отдалечавахме, ми махаше от кея на Гринуич. Това беше тежък момент за мен. В действителност със Сара се опознахме едва през миналата година: чувствата ми към нея бяха твърде силни и знаех колко много ще ми липсва по време на плаването. Надявах се, че няма да се разстрои от заминаването ми и изпитах голямо облекчение, когато тя внезапно престана да маха и насочи цялото си внимание към някакъв транзистор. Децата са забележително непостоянни, пък и в края на краищата Сара вече бе свикнала с моите

продължителни пътувания по море: навярно смяташе, че и сега е същото. Надявах се да е така.

„Сухейли“ се движеше подчертано мудро, а аз имах да наляя в резервоарите още 390 литра сладка вода. Наистина лека-полека щях да „подяждам“ теглото на товара, ала щеше да мине известно време, преди „Сухейли“ да покаже най-доброто, на което е способна. Тревожих се, че така натоварена, тя може би няма да качва добре вълните, но когато един моторен кораб избоботи грубиянски край нас и „Сухейли“ си проби път през разпенения килватер без други поражения освен една мокра палуба, страховете ми се изпариха.

По нашия маршрут до Фалмът се отбихме в Нюхейвън. В гъста мъгла се промъкнахме край Бийчи Хед и влязохме в пристанището, водейки се от добре известния на яхтсмените тукашен навигационен ориентир — кехлибарените улични светлини по крайбрежната алея „Сийфорд“. Докато предпазливо напредвахме с включен двигател край масивния фар на западния вълнолом, някакъв глас се обади в мъглата: „Радвам се, че успяхте.“ Мил жест, рекох си, и се надявах, че това е и добър знак.

На доковете в Нюхейвън бяхме далеч от погледите на широката публика и можехме да продължим с пригответленията без онези постоянни прекъсвания, които в крайна сметка ни забавяха в Съри. По време на плаването дотук бяхме изготвили списъци с работи, които трябваше още да се свършат, и с материали, които трябваше да се купят. Тия списъци не ни даваха мира ни денем, ни нощем, чак до последната минута преди отплаването и висяха накачени из цялата яхта. Веднага щом ми се удадеше да отметна нещо от тях, друго изникваше на негово място. Много мореплаватели на далечни разстояния са публикували описи на взетите от тях товари, ала нито един не може да бъде напълно подходящ или достатъчен за друг съд и друг ветроходец. От друга страна, продължителността на предстоящото ми плаване изискваше да се държи сметка за фактора „количество“, който не бе отчитан от никой яхтсмен досега. Проблемът бе, че трябваше да взема на борда запаси за „Сухейли“ и за мен, които да ни стигнат за една година, а пък изкушението бе голямо да се добавят излишни неща „за всеки случай“ — те само биха увеличили теглото на товара и биха заели място, което би могло да се използва по-добре.

Именно в Нюхейвън се създаде клубът „Приятелите на «Сухейли»“. Противно на моето мнение за касиер бе определен Брюс, понеже екипажът подозираше, че след като събера членския внос, аз може и да не го върна, пък и както Брюс мрачно забеляза: „Вестниците са пълни с истории за клубни касиери, укрили се от Коледа насам.“ Нищо чудно причината да бе и в това, че касиерът автоматически се превръщаше в бирочерпец, естествено занимание за всеки австралиеца. Аз трябваше да се задоволя с поста председател, който в нашия клуб имаше куп задължения, но никакви права.

Брюс напусна Нюхейвън преди нас и замина за Фалмът, за да уреди с Вик Робъртс, бивш служител на „Сънди Мирър“, нашия престой там. На 7 юни, петък, Кен, Бил и аз го последвахме със „Сухейли“ и стигнахме Фалмът в събота вечерта, когато вече Бил най-сетне се бе отказал от опитите си да изпроси позволение да ме фотографира как се къпя на палубата — гол с кофа.

През тия два дена в морето аз успях да направя изпитания с авторулевия, който още преди бях кръстил „Адмирала“ по причини, които, като офицер от запаса на Кралския военноморски флот, не възнамерявам да разкрия. Флюгерите бяха пределно чувствителни към вятъра, макар и малко стегнати, но устройството не предаваше командите на руля така добре, както се бях надявал. Очевидно на цялата система ѝ трябваше време, за да се разработи, и тъй като знаех, че ще се занимая с нея по-сериозно, щом отплавам, реших да я оставя на мира, додето не вдигна окончателно ветрила.

Изборът на Фалмът като изходно пристанище се оказа посполучлив, отколкото можех да си представя. Вик успя да ни намери един швартови буй в средата на пристанището и ни настани в Морския хотел край кея, чиито съдържатели са Дай и Боб Дренън. Ако някога съм срещал истински моряшки хотел, то това е този. В кръчмата „Чейн Локър“, държана тогава от бащата на Боб, Джок, се разправяха спомени за кораби и моряци от славните дни на фалмътските пакетботи, когато екипажите получавали възнаграждението си в кръчмата, а пътниците отсядали в къщички, накацали по хълма чак до брега. Дай и Боб ни взеха изцяло под своя опека. Излизахме и влизахме във всички часове на денонощието, мръсни, уморени, но те или Найджъл Андрюс, главният готвач, винаги ни поднасяха храна или нещо топло за пиене, сякаш това бе най-естественото нещо на света.

Преди да отплавам, си запазих стая, където да отседна след завръщането си, като обещах, мина ли Австралия, да съобщя на Дай и Боб някаква предполагаема дата.

Последните няколко дни във Фалмът беше лудница. При плаването до Фалмът „Сухейли“ продължи да пропуска по малко вода, затуй реших да направя един сетен оглед на корпуса. Двамата с Бил откарахме яхтата в Мейлър, вързахме я на пристана и с настъпването на отлива я оставихме да съхне. Проверих отново шевовете, но те изглеждаха плътни; не исках да тъпча прекалено много кълчища в тях, понеже можеше да се получи прекомерно напрежение върху обшивката. След като яхтата изсъхна, ние я боядисахме с нов слой боя против обрастване, защото, ако се втвърди, боята губи хербицидните си свойства.

„Маркони“ изпрати радиоинженера Рон Стринджър да извърши последна проверка на апаратурата, но не мина много и той се оказа в плен на занимания, които му дадоха възможност да научи нещо за практическите тънкости по поддръжката на ветроходна яхта.

Оставаше да се изработят и няколко дребни метални принадлежности и с тази цел Вик ме запозна с Пат Флъкс — едър, грубоват инженер с голямо сърце, който „нямаше излишно време“, но за една нощ направи щифтова планка за румпела, резервен румпел и уравновесяващи тежести за флюгерите, а сетне дойде призори да се увери, че ще монтираме творенията му, без да ги похабим.

Реших да отплавам на 14 юни, петък — тринайсет дни след Риджуей и шест след Чей Блайт, който бе прекосил на гребла Атлантика заедно с Риджуей и в последния момент се бе включил в състезанието с яхтата „Датиск III“. Предишния ден пристигнаха родителите ми с Майк и Хезъл, последвани от Джордж Грийнфийлд. Същата вечер Боб и Дай дадоха банкет в наша чест, който продължи до пет часа сутринта. Събудих се три часа по-късно с онова подкосяващо чувство, което винаги съм свързвал с моментите, преди да се кача на боксовия ринг в училище, когато трябваше да се бия с по-едър и силен противник. Пък бях и леко махмурлия.

Дори и сега като че ли имаше още твърде много неща да се свършат: дадох си сметка, че не бих могъл ей така просто да замина за една година и да пренебрегна деловите си връзки. Човек може да си мисли каквото ще, но както не е възможно да избягаш от едно

съвременно общество в знак на протест, така не е възможно да „избягаш“, за да осъществиш плаване като замисленото от мен; ние сме зависими от непрекъснатата подкрепа на другите дори и при опита си за „бягство“. И докато роднини и приятели обикаляха Фалмът, правейки последни покупки, аз цяла сутрин се занимавах със светски и прозаични неща, като например годишни абонаменти и застрахователни вноски.

Докарахме „Сухейли“ на брега да заредим резервоарите с прясна вода и през това време бях удостоен с неочаквано, но приятно посещение от страна на Дейвид Робърт, пристанищния капелан. В бързината бях забравил да си взема от къщи моята Библия и сега Дейвид на бърза ръка прескочи до града, купи ми нов екземпляр и ми го надписа.

След като напълнихме резервоарите за вода, „Сухейли“ бе върната на стоянката и после всички се събрахме на брега за последна халба бира с Дай и Боб, с Джок и Найджъл. Оставих някакви пари на бара, но Боб поклати глава. „Не — каза. — Ще черпиш, като се върнеш.“

Върнах се на стоянката, вдигнах ветрилата и запалих двигателя — нямаше никакъв вятър, та се налагаше да го използвам, за да изляза от пристанището. Настъпи най-тежкия момент, моментът, от който страшно се боях. Мама и татко бяха дошли с яхтата на Робин Виникъм „Хънтрес“ и сега трябваше да се сбогуваме. През целия ми живот те ме бяха подкрепяли с цялото си сърце във всичко, с което се захващах, и бяха сторили безкрайни жертви за децата си. По-добре от всеки друг те разбираха какво ме подтикна да предприема това плаване и пак те щяха да понесат най-тежкото бреме от тревоги и очакване, докато се завърна. Когато очите ни се срещнаха, почти ми идеше да се откажа; беше твърде несправедливо.

Потупах по гърба Гюс, семейния ни довереник, отидох на бака да отдам вързалата и заварих Кен и Бил трескаво да завиват един магнитен лост за фокцага.

— Оставете, аз ще го довърша — рекох им. — Тръгвам.

[1] За пълния списък на навигационните карти и лоциите, които носех със себе си, виж Приложение II. ↑

ОТ ФАЛМЪТ ДО ЧЕТИРИЙСЕТ ГРАДУСОВИТЕ ШИРИНИ

14 ЮНИ 1968 — 10 СЕПТЕМВРИ 1968 (88-И ДЕН)

На шест мили извън фалмътското пристанище „Хънтрес“ наду за сбогом сирената си; мама, татко, Майк, Хейзъл и приятелите помахаха от палубата и сетне се отправиха към сушата. Моментът бе доста мъчителен, тъй като за пръв път истински почувствувах настъпващата самота. Почнах да се чудя какво ли ще ми бъде след седмица, щом сега се чувствавам така, и много бих дал, предварително да разбера каква ще бъде реакцията ми при продължителен самотен живот. За да отклоня вниманието си, нагласих антената и осъществих заплануваната радиовръзка с щаба на „Сънди Мирър“. Сеансът имаше за цел да ни убеди в надеждността на радиоапаратурата — последна проверка на системата, преди да съм се отдалечил прекалено, за да се вземат мерки, ако се наложи. Всичко мина добре и ние уговорихме нов разговор за следващия ден. Щом свърших тази работа, извадих карта на света, разгледах подробно целия маршрут и се хванах да очертая най-изгодния курс с оглед на ветровете и теченията. Това може да изглежда ужасно интересно занимание, ала до момента не ми се бе налагало да задълбавам в такива подробности. Пътят през Атлантика беше пределно ясен, но зависеше от ветровете, които щях да срещна. Човек е в състояние да проектира точно маршрута на ветроходен съд, обаче никога не може да се надява, че ще се придържа към него. Целта ми в случая бе да набележа няколко точки, към които да се стремя, доколкото ми позволят ветровете, и щом приближа първата, да очертавам следващия етап. Първата точка бе разположена на 150 мили западно от нос Финистере, другата — на 50 мили западно от остров Мадейра, а последният ми пункт преди екватора бяха островите Зелени нос, край които възнамерявах да мина, за да проверя качествата на навигацията си и да ги използвам като отправна точка за следващата част от плаването до австралийските брегове. Психологически

погледнато, тази работа бе най-добрата терапия, която можех да измисля. Тя ме погълна изцяло и когато падна мрак, аз вече горях от желание да плавам и оставям зад гърба си миля след миля.

През цялата първа нощ „Сухейли“ се оправяше сама, без помощта на авторулевия. Вятърът духаше от запад-югозапад, тъй че ние се движехме на остър бейдевинд и яхтата нямаше особена нужда от мен. Все пак пренощувах напълно облечен, сгушен в кокпита със сигнална ракета и сирена до мен, в случай че някой кораб се приближи на опасно разстояние. По едно време съм задрямал за около час и когато се събудих, открих, че се връщаме към Корнуол — фарът Лизард се забелязваше ясно. Оказа се, че междувремето вятърът се е обърнал, но аз успях да коригирам леко курса и така изкарахме остатъка от нощта.

Най-важната ми задача засега бе да разработя устройството за самоуправление и щом се съмна, побързах да си изпържа малко бекон с яйца и после се залових с „Адмирала“. Флюгерите се движеха прекалено тежко, затова смазах лагерите им и почнах да ги въртя продължително. Установих, че от тази операция се разхлабиха свързващите възета, които трябваше да сваля и скъся. След това системата заработи добре — до известна степен. Исках няколко дни да плавам на запад, за да се отдалеча достатъчно от Бискайския залив, а при слабия североизточен вятър „Сухейли“ никога не би могла да поддържа такъв курс без помощта на „Адмирала“. От друга страна, забелязах, че се налага леко да се отклоняваме от курса, докато вятърът окаже достатъчен натиск върху флюгера, та да го завърти.

Освен с „Адмирала“ през първите няколко дни бях зает и с подготовката за продължително прекарване на борда. Тъй като бях живял близо две години на „Сухейли“ — мой дом и в пристанище, и по море, — обстановката ми бе добре позната и сега се чувствах по домашному, въпреки че от месеци не бях пребивавал тук. Задачата ми в момента бе да пренаредя някои неща, тъй че да стане по-уютно, и да поставя на достъпни места съоръжения и материали, които може да ми дотрябват спешно. Решил бях да запазя свободни и двете койки-канапета, за да мога да си избира по-удобната. Много по-приятно е да се спи в койките на „Сухейли“, ако човек успее да се справи без страничната преграда — дъската, която се закрепя вертикално отстрани на леглото с цел да попречи на изтърколването ви долу.

Поставят ли се преградите, койките заприличват на ковчези. Ето защо, ако яхтата плава с крен, аз предпочитам да спя в койката към пониския борд, защото тогава можеш да минеш без странична преграда, опрян в тапицирания гръб на канапето; в случай че яхтата не се клатушка жестоко, гравитацията те спасява от изхвърляне на пода. За зла чест аз установих, че прекалено много неща искам да имам подръка, та се наложи да пожертвувам дясната койка, чиято площ използвах за складиране на разни вещи, и на практика, когато „Сухейли“ плаваше на ляв халс, бях принуден да спя в „ковчега“ откъм левия борд.

Плаването ми през първата седмица бе разочароващо с оглед на скоростта и изминатото разстояние — 77 мили през първото денонощие, после 80, 52, 38, 62 и накрая 110, което ни изведе на около стотина мили северозападно от нос Финистерере. Ветровете бяха слаби и ние не успяхме да се отдалечим толкова на запад от континента, колкото желаех. Обаче щом вятърът взе да се усилва, реших да се отправя на юг вместо на запад, защото исках да отбележа почувствителен прогрес с надеждата, че ще сполуча да мина достатъчно встрани от нос Финистерере. Когато на 22 юни го подминах, ние се намирахме на 60 мили западно от него — нямаше и половината от разстоянието, което бих искал да ни дели от континента, ала поне бяхме далеч от корабния трафик. Оттук нататък поехме право на юг до средата ни със североизточните пасати, когато взех курс за заобикаляне на остров Мадейра.

През първата седмица предприех няколко опита да се свържа с Алек Роуз на борда на неговата „Лайвли лейди“, с която напредваше към Портсмът — финала на самотния му рейс от Нова Зеландия до Англия без спиране. Брюс ме бе посъветвал да търся връзка в 6 часа по Гринуич, но изобщо не получих отговор. Не се учудих, защото никой не бе предупредил Алек да очаква точно моя позив, при това сигурно имаше много други неща, за които да мисли в този етап на плаването си. Все пак три седмици по-късно, на 14 юли, „проведох 14-минутен разговор с Брюс и получих най-добри пожелания от Алек Роуз. Освен това ме предупреждава да внимавам в Южния океан. От опит!“

Стремях се колкото се може по-скоро да задмина противниците си и при разговорите ни с Брюс всеки четвъртък той ми съобщаваше най-новите данни за местоположението на Джон Риджуей и Чей Блайт

наред с новините за подготовката на съперниците, които още не бяха стартирали. Сетне подлагах тази информация на внимателен анализ, тъй че да добия някаква представа за собственото си представяне. Скоро стана очевидно, че неотклонно застигам Риджуей и Блайт, без да се напрегам до степен, при която ще изразходвам повече сили, отколкото бих могъл да възстановя чрез храна и почивка. Това, естествено, ме насърчи и аз изчислих, че ще изляза начело до навлизането ни в Южния океан. Независимо от всичко едва на 28 юни, четиринайсетия ден от тръгването ми, когато се намирах точно срещу Гибралтарския проток и се готвех да оставя Мадейра и Канарските острови на изток, денонощният ми пробег надхвърли сто мили, а дори и след това имах още два лоши дни, преди да хвана североизточните пасати.

Несъмнено събитие с важно значение. За пръв път, откак напуснахме Фалмът, ние бягахме по вятъра, а така щяхме да бягаме в продължение на пет месеца и през Южния океан; освен полученото допълнително ускорение това ми даде възможност да изпробвам „Адмирала“ при този вид плаване и да предвидя възможните затруднения. Флюгерите пак бяха малко стегнати, ала за мое огромно облекчение устройството заработи, без да се налагат преправяния.

1 юли 1968 г., 17-и ден

Чудесното е, че „Сухейли“ плава почти право по вятъра и сама се управлява. Докато я наблюдавах, тя по удивителен начин се изправи след спускането по склона на една вълна и щом дойде следващата, кърмата вече бе обърната срещу нея. „Сухейли“ се справи с положението далеч по-добре от всеки кърмчия.

Шестнайсет дни ми бяха потребни, за да измина по-малко от 1200 мили, но значителна част от това разстояние се падаше в пределите на тъй наречените Конски ширини — област с общо взето слаби и променливи ветрове, разположена между пояса с югозападни ветрове (към който спадат и Британските острови) и североизточните пасати на юг. Оттук нататък скоростта ни почна да се увеличава.

Североизточните пасати духат със средна скорост около дванайсет възела и на тях човек може да разчита колкото на слънцето.

Вече се бях устроил и се придържах към едно ежедневиe, което бях изпитал при предишното си плаване, ала което безспорно трябваше да нагодя към самотата си. Стараех се да лягам в 22 часа, ако ветроходните условия позволяват, и с изключение на проверката в 2 часа (извършвана най-вече при пресичане на трафика и в лошо време), прекарвах в сън до 6 часа, когато ставах и правех обиколка на палубата, оправяйки каквото е необходимо в действията на руля, „Адмирала“ и ветрилата. Сетне идваше ред на закуската, обикновено пържени яйца с нещо друго, последвана от чаша кафе и първата цигара за деня. Кафето си винаги пиех на палубата, ако времето е хубаво. Нищо не може да се сравни със свежестта на ранна утрин в морето. Любимата ми корабна вахта е от 4 до 8, защото тогава човек посреща изгрева и изпитва прекрасното чувство за настъпването на нещо ново, което ще го съпътствува. Докато пушех, планирах времето си. Ако „Адмирала“ бе склонен да капризничи, управлявах аз, иначе обикновено се захващах с безбройните дребни работи, които трябва да се свършат, за да се поддържа мореходността на една яхта.

24 юни 1968 г., 10-и ден

След като включих агрегата, се заех да изчистя трюмните мръсотии под двигателя, където намерих един винтов ключ, една износена трансмисия, гумена тръбичка и разни парцали. Последните навързах на въже и ги метнах зад борда да се изперат, понеже винаги изпитвам недостиг от парцали. После взех малко от калафатажната смес и запълних дупките в предния люк и около кингпоста, откъдето проникваше вода. С останалата смес в кутията замазах разни съмнителни участъци по палубата. След като приключих обедата си, състоящ се от сирене и сандвичи с „мармит“^[1], включих отново агрегата и продължих да зареждам акумулаторите... Вече бе станало приятно топло, та минах веднъж такелажа със смес от оловно белило и лой, а после извадих да се проветрят дрехите и завивките. Опразних една кутия с препарат, докато лъсна добре

каютата, и сетне отидох да поплувам, за пръв път от тръгването ми. За мое голямо разочарование банята свали повечето от това, което смятах за загар!... Лагът май не иска да работи. Почовърках го, но моята намеса съвсем го извади от строя. По-късно го прибрах и повече изобщо не го използвах.

Когато агрегатът работеше на палубата, кокпитът ставаше негоден за обитаване, а изгорелите газове намираха начин да проникват долу в каютата, тъй че трябваше да си търся занимание в предната част на яхтата. Ако нямаше какво да се върши, обикновено отивах с книгата си там и сядах да чета. Към обед, преди „да сваля“ слънцето в зенита, имах навик да се къпя, стига денят да е топъл. Ала преди да се хвърля зад борда, спусках един от шкотите в морето зад кърмата, който оставаше да се влочи отзад и ми служеше за осигурително въже. Скачах от носа на яхтата, най-често от бушприта, и се впусках да плувам с максимална скорост, додето кърмата не се изравни с мен; тогава сграбчвах осигурителното въже и се изтеглях обратно на борда. После добре се натърквах със сапун, разтворим в солена вода, и скачах отново в морето да се изплакна. Така поддържах хем добра физическа форма, хем чистоплътност!

Установи се, че съм се отървал от едно ежедневно задължение. Сутринта преди отплаването ни от Фалмът Кен ме попита дали имам достатъчно ножчета за бръснене; отговорих му, че не съм сигурен, и той отиде да ми купи още. Преди два дни търсех усилено ножче за бръснене, та да си наостря молив, ала не успях да открия кутийките и се наложи да си послужи с едно, останало от предишното плаване. Кен се бе върнал в Лондон с едногодишен запас от ножчета за бръснене в джоба, а аз си пузнах брада.

Къпането биваше последвано от спокоен обяд, който обикновено се състоеше от сухари и сирене или нещо подобно плюс туршия от лук при специални случаи. Времето следобед прекарвах точно както и сутринта — в работа или четене и така до 17 часа, когато (ако имах настроение) оставях всичко, за да изпия една бира или чаша уиски. През това време имах обичай да вписвам данните в бордовия дневник или да си водя личния дневник, който по-късно реших да започна,

понеже смятах, че бордовият не е достатъчно подробен. После си приготвях вечеря, обикновено солидна. Най-често тя се състоеше от яхния — ястие, което лесно се готви, а ако не се изяде, прибавете няколко нови съставки за следващото ядене и ще получите съвсем друг вкус. На връщане от Кейптаун бяхме усъвършенствували яхния а ла „Сухейли“: говеждо от консерва, грах от консерва, супа на прах и кубчета концентриран говежди бульон. Докато е рядка, тази яхния е много хубава; щом се сгъсти, много върви с пържени картопки. Една добавена консерва променя напълно характера на гозбата, а като я допълва непрекъснато с нови съставки, човек винаги има готово питателно основно ястие. Когато подир няколко дни ви омръзне, аз бих ви препоръчал да сипете в получената „микстура“ една супена лъжица от подправката кърри и да я излапате докрай.

25 юни 1968 г., 11-и ден

Като се върна у дома, смятам да се преквалифицирам в готвач, специалист по кърри. „Р. Нокс-Джонстън удостои Дамското дружество с лекция, след което на гостите бе поднесено едно от неговите прочути ястия с кърри. По-късно 37 души бяха задържани...“

Преди да се мръкне, правех последна обиколка на палубата, проверявайки ветрилата и такелажа. Някои шегели могат да се измъкнат и аз имах навик да ги проверявам всеки ден, като обикалях с едно шило за заплитане на въжета и гледах дали щировете са натегнати. По време на цялото плаване ми се извадиха всичко три шегела, но един от тях бе бронзовият при шкотовия ъгъл на кливера, и ветрилото стана на парчета, додето успя да закрепя отново шкота. Подобни поражения струват скъпо, оттук и необходимостта от редовни проверки.

Преди да се пъкна в спалния си чувал или да се просна върху него, ако нощта е топла, обикновено още веднъж проверявах какво е времето и преценявах дали да увеличи или намали ветрилната площ за следващите четири часа. И с това нормално завършваше моят ден.

През първите няколко седмици най-много тревоги ми създаде това, че трюмовете продължаваха да се пълнят с вода и се

принуждавах да ги изпомпвам два пъти дневно, по-често, отколкото при развълнувано море.

30 юни 1968 г., 16-и ден

... „Сухейли“ поема повече вода, отколкото би трябвало. Имам чувството, че пропуска някъде около шпунтовия пояс (поясът от обшивката непосредствено до кила), понеже вчера забелязах, че в тази област боята против обрастване с водорасли се е обелила. Няма никакви признаци, че водата навлиза през носовата част, което е все пак утеха, ако човек изобщо може да се утеша, когато има на яхтата си теч.

Североизточните пасати ни гонеха неотстъпно и аз не бях в състояние да сторя нещо много по този проблем, защото единственият начин, по който бих могъл да разбера причината за теча, бе да се гмурна и проверя състоянието на корпуса под водата. За да даде огледът резултат, яхтата трябва да е спряла или да се движи едва-едва — условия, каквито можех да очаквам чак в Зоната на безветрие, където топлите дни и затишията са често явление. Необходимо е да бъде топло, защото престоявайки дълго под водата, макар и в тропиците, човек губи много телесна топлина, а най-добрият начин да се стоплиш, е да се попечеш на слънце.

На 9 юли приближихме островите Зелени нос и...

10 юли 1968 г., 26-и ден

Будилникът ме събуди в 01:20 ч. и аз излязох да се огледам за суша. Тъкмо се канех да се върна долу, когато съзрях фара Фонтес Перейра де Мело около половин градус над хоризонта. Взех курс на юг с намерение да мина между островите Санто Антан и Сан Висенте, като смятах, че пътем ще ми се удаде да установя връзка и да съобща за себе си. Вятърът бе североизточен, но щом доближих сушата, задуха само от север. Към 04:30 ч. фарът Фонтес Перейра де Мело ми дойде от запад и аз вече виждах

светлините на Сан Висенте. Много бях радостен, че уцелих островите. Наистина бях сгрешил с няколко мили в изчисленията си при определяне на мястото, но грешката бе по дължината и бе съвсем простима. Сушата имаше онзи гол, скалист изглед, който толкова ме привлича, и при нормални обстоятелства тутакси бих хвърлил котва и отишъл на брега да се покатеря. Щом навлязох в протока между двата острова, силата на вятъра се увеличи значително, както и очаквах, и понеже пространството бе тясно, вълните се пречупваха, но не бяха големи. „Сухейли“ летеше напред. Вдигнал бях спинакера, стаксела и бизана и препускахме с цели 7 възела. Лагът блокира — от лагера му липсват шест сачми — и не показва вярно скоростта. Чудех се дали да не намаля малко ветрилата, но реших, че преживяването е твърде вълнуващо, за да го изпусна. Така не бях препускал от предишното плаване, когато ни гонеха югоизточните пасати. По средата на пътя през протока (Сан Висенте ясно се виждаше на траверса) се разминах с голям товарен кораб. Опитах се да му сигнализирам, ала не можех хем да насочвам добре светлината, хем да управлявам и в отговор получих само поредица от W-та (според международната кодова сигнализация: „Не съм в състояние да разчета позива ви, тъй като светлината не е правилно насочена или е слаба.“). Корабът отмина на около 3 кабелта откъм левия борд. Постепенно взех да чувствавам умора, та извадих бутилката „Джони Уокър“, все още на четвъртина пълна, и я довърших. Уискито оказа далеч по-силен ефект от обикновено, понеже последните четири месеца не бях пил много (прекарал бях жълтеница) и доста ми замая главата. Предполагам, че това е причината не след дълго да откроя на пътя си някакъв остров. Нямах карта на Зелени нос, нито лоция, тъй че трябваше да разчитам само на картата на Източния Атлантик, където Сан Висенте бе отбелязан с размери на главичка от кибритена клечка — оттук заключих, че е възможно да съществува и някой неотбелязан остров. Грееше пълна луна и аз съзрях в

далечината напред тъмен силует. Известно време се подвоумих от коя страна да го задмина; отначало изглеждаше близко до сушата, но с приближаването ми силуетът се отдалечи от Сан Висенте и накрая реших да мина между него и сушата. Промених курса и скоро ми просветна, че моят „остров“ се е отдалечил още повече — не се виждаха никакви светлини, поради което отсъдих, че не може да е кораб, ала очевидно бе нещо голямо и движещо се. Едва на разсъмване успях да разбера, че това е облак гъст черен дим, скрил напълно парахода, който го бълва. Грабнах бутилката уиски и я запокитих към луната! По изгрев-слънце краят на остров Сан Висенте остана на траверса и аз се заех да пусна в действие „Адмирала“.

Два дни след разминаването с островите Зелени нос налетяхме на щил и аз побързах да оберва ветрилата. Надянах маска и шнорхел, скочих зад борда и се гмурнах право към мястото (наравно с гротмачтата, на около трийсет сантиметра над кила), което ни бе създавало главоболия по време на предишното плаване. Белята беше налице: по шева зееше голям процеп с дължина близо два метра и половина. Минах под кила и огледах другата страна. И тук беше същото и докато „Сухейли“ се поклащаше плавно на водата, ясно виждах как цепнатината ритмично се отваря и притваря. Изплувах на повърхността, качих се на борда, запалих цигара и седнах да помисля. Най-много ме гнетеше опасението, че може би всички флори, т.е. гредите, напречно укрепващи ребрата в долната им част, са почнали да поддават, а това вече бе началото на истинска беда. Ако опасенията ми излезеха верни, би било самоубийство да продължавам плаването, но, от друга страна, бе много трудно да разбера дали опасността е сериозна, понеже повечето флори бяха скрити под вградените в яхтата резервоари за вода. Проверих онези от тях, които бяха открити. Изглеждаха съвсем стабилни и аз си внуших, че по принцип всичките са здрави и че повредата е просто продължение на стария проблем и би могла да се оправи с калафатене. Дори да грешах, имах надежда, че всичките флори няма да се разхлабят наведнъж и ще мога да се добера до пристанище, преди „Сухейли“ да се разпадне.

Едва след края на плаването, когато „Сухейли“ беше изложена на Холбърн Съркъс в Лондон и аз за пръв път я видях добре изсушена, действително ми се удаде да оценя размерите на този недостатък и на какво изпитание бях подложил яхтата. Вода от трюмовете на „Сухейли“ се бе процеждала навън по протежение на целия въпросен шев — петната по корпуса личаха ясно.

След като реших, че само калафатенето ще реши въпроса, трябваше да измисля как да го осъществя на метър и половина под водата. При нормални обстоятелства сухи усукани кълчища се набиват в шева, укрепват се с пълнеж и отгоре се нанася боя, ала аз не бях в състояние да изпълня тази операция. Така или иначе реших да опитам с кълчища, като се надявах, че няма да има голяма разлика, понеже те щяха да бъдат мокри. Абсолютно същата работа бе се наложило да свършим в Арабско море, ала не беше никак лесно, хем тогава имах екипаж от двама души, които ми помагаша и гледаха за акули. Този път трябваше да се оправям сам, а колкото до акулите, смятах, че ще успея да ги забележа още докато кръжат.

Извадих кълчища и усуках няколко парчета с дължина 45 см — удобна дължина за работа, макар че най-добре би било да запълня пролуката с едно парче. После вързах чука на едно дълго въже и го пуснах зад борда, където възнамерявах да работя. Накрая облякох синя риза и чифт джинси, за да прикрия белотата на тялото си — нещо, което акулите, големи лешояди, винаги свързват с мърша, — и прикрепих за крака си нож. Поставих кълчищата на палубата, та да мога лесно да ги поема от водата, взех най-голямата отвертка като най-удобен инструмент за калафатене и скочих в морето.

Отначало задачата ми бе непосилна. Първо, въздухът ми свършваше, преди да смогна да натъпча в цепнатината достатъчно кълчища, за да не се измъкнат, додето се гмурна отново, и всеки път, щом излезех на повърхността, всичко пропадеше. Второ, кълчищата не влизаха както трябва и дори след като смених отвертката с истински калафатажен инструмент, успехът ми бе нищожен. Подир едночасови безплодни усилия аз се качих на палубата и се помъчих да измисля някакъв друг начин за действие.

Малко по-късно усилено пришивах кълчищата към ивица брезент широка 4 см. Получи се лента, дълга около два метра и десет, която насмолих със стокхолмска смола, а в брезента на разстояние

петнайсетина сантиметра един от друг набодох медни гвоздеи. После отново скочих във водата и напъхах кълчищата в шева така, че брезентът остана отвън; сетне почнах да набивам гвоздеите в корпуса, за да закрепя цялото уплътнение. Кърпежът не изглеждаше много лош, но в краищата бе малко разръфан, та си казах, че може би ще се измъкне, щом „Сухейли“ заплава отново, и затова реших да закова една медна лента върху брезента, да го укрепя. Всъщност медната лента, която имах предвид, беше останала на борда от техниците на „Маркони“, когато монтираха радиоапаратурата; боя се, че като свършиха, не им напомних да си я приберат.

Макар че не преставах неспокойно да се оглеждам около себе си под водата, досега не бях забелязал никаква риба. Ала по време на една от почивките ми за чаша топло кафе, след като вече бях приготвил медната лента и пробил дупки за гвоздеите, за да ми е по-лесно във водата, изведнъж съзрях източен сив силует да се плъзга пъргаво край борда. Акулите най-сетне бяха ни открили. В продължение на десет минути не изпусках от очи неканения гост с надежда, че ще си иде, защото нямах никакво желание да го убивам. Не че ми беше жал за акулата; ако я убиех, кръвта щеше да се разнесе наоколо и агонизиращата акула можеше да бъде открита от други нейни посестрими наблизко, които незабавно щяха да пристигнат и аз нямаше да успея да си свърша работата. Щом обаче минаха десет минути, през които акулата не показва никакви признаци, че има намерение да си иде, и продължи да кръжи около яхтата, извадих пушката си, хвърлих няколко листа тоалетна хартия във водата и зачаках хищникът да прояви любопитство. При първата си обиколка акулата мина на около метър под хартията, но после се върна и издигайки се бавно, отново приближи. Прицелих се в силуета и с пръст на спусъка заследих движението му. На един метър от хартията главата на хищника изскочи на повърхността и аз дръпнах спусъка. Акулата се замая и водата около нея закипя, ала само след половин минута всичко утихна и безжизненото тяло почна плавно да потъва надолу, додето изчезна в дълбините. През следващия половин час си отворях очите на четири, да видя дали някоя друга акула няма да се появи, но като изключим две риби-пилоти, които бяха последвали своя закрилник до момента, в който бяха разбрали, че той не може повече да ги изхранва, и сега решиха да се лепнат за по-масивен и несъмнено по-силен господар —

„Сухейли“, морето изглеждаше съвсем пусто, сиреч на наше разположение. Гмурнах се зад борда и за час и половина заковах медната лента върху шева от лявата страна на корпуса. Зараждаше се слаб бриз, който ме принуди да отложа поправката на дясната страна до следващото затишие. Но и без друго вече бях достатъчно измръзнал от четиричасовия престой под водата, а се чувствувах и малко изнервен от постоянното озъртане в очакване да видя как някоя акула ме приближава в гръб, и с радост си дадох почивка за известно време.

Два дни по-късно попаднахме отново в щил. Слязох зад борда и свърших поправката на дясната страна на корпуса без никакви инциденти. Проникването на вода в яхтата почти напълно спря и повече не ми се наложи да изпомпвам толкова начесто трюмовете. Все още се безпокоях за състоянието на флорите, но не по-малко се тревожех и за здравината на киловите болтове или на корпусните крепления, които не ми създадоха никакви неприятности.

Към средата на юли навлязохме в Зоната на безветрие, която по това време на годината се намираше на север от екватора. Морето имаше средиземноморско син цвят и обикновено бе доста тихо.

За да си направя сянка, опънах спалния чувал над кокпита и отдолу поставих един дюшек, където се разполагах като ориенталски владетел. Станеше ли ми прекалено горещо, тутакси се цопвах зад борда и плувах лениво в доста топлата вода край яхтата. Идилията навремени бе нарушавана от шквалове, придружени с дъжд, които освен че ме принуждаваха спешно да евакуирам своя дворец, чудесно освежаваха въздуха.

17 юли 1968 г., 33-и ден

В 18:00 ч. ни връхлетя силен шквал с дъжд. В 17:30 ч. прибрах спинакера и вдигнах кливера, понеже виждах какво се задава, после, малко преди вихрушката да настъпи, свих грота, рифовах бизана и сложих кофи под всеки патентриф. Беше великолепно. Заех се да се къпя и единствено това ме спря да не затанцувам от радост — прекрасна студена вода и, разбира се, въздухът се охлади веднага. В разгара на шквала, продължил около 2 минути, дъждът зашиба яростно и цялото море побеля, което

дотогава бе мрачно, защото небето бе закрито от черен облак. Малко по-късно настъпи чудесен залез. Всички облаци бяха обагрени в синьо... с изключение на един, който бе златист. Красива гледка — де да бях художник!

Обикновено успявах да събера по малко дъждовна вода в кофите, окачени за патентрифа на всяка мачта, която използвах за пиене. Бих посъветвал всеки, който не е пил дъждовна вода, чиста или във вид на чай и кафе, да опита. Чаят бе почти лукс за мен, тъй като бях взел само един килограм, поради това че трудно се съхранява във влага. Освен това, макар и малко, все пак се похабява вода при запарването му в чайника, а аз държах сметка за разхода на питейна вода до последната капка!

Радиотелефонната станция в Балдок, Великобритания, вече се чуваше твърде слабо и на 19 юли имах последен пряк сеанс с Брюс. Въпреки че разстоянието беше близо 3000 мили, връзката бе добра и ние побъбрихме половин час, през което време Брюс ме запозна с новините около състезанието:

Брюс се надява да бъде в Мелбърн, когато минавам край Австралия, което би било отлично. От Риджуей и Блайт няма никакви вести — продължавам зорко да следя за тях! Кинг и Моатесие възнамеряват да потеглят до две седмици. Те ме безпокоят, понеже и двамата разполагат с по-дълги яхти от „Сухейли“ и при старта им аз ще имам аванс едва седем седмици, тъй че не мога да си позволя отпускане.

След радиовръзката, последната ми с Великобритания, отново си легнах до 07:00, когато сверих хронометъра. После си приготвих закуска — яйца и картофен хляб, който вече е малко мухлясал — и опънах спинакера на мястото на кливера, тъй като небето изглеждаше чисто. Бих предпочел да вдигна големия летящ кливер, но последните два пъти се наложи да го прибирам, щом задуха по-силно, понеже лебедката не задържаше и ветрилото падаше във водата.

През този период въпросната лебедка ми създаваше много неприятности. На 23 юли:

Лебедката, разбира се, не работи, или по-скоро спирачният ѝ механизъм не зацепва, и ветрилото полетя в морето. За щастие не плавахме много бързо, та ми се удаде да го изтегля без повреди, но положението е тревожно и аз не виждам как бих могъл да го оправя — излезе, че съм направил несполучлива покупка, вместо да се снабдя с истинска лебедка. Но срещу 58 лири, струва ми се, имам право да очаквам нещо добро. Тия съоръжения се изработват за клиенти на производителя на яхтово оборудване, т.е. за яхтсмени, които смятат, че е нищо да харчат по няколко хиляди всеки сезон. Според мен това е много късогледа политика, тъй като към тази графа спадат нищожен брой яхтсмени, а една свята и евтина лебедка би се продавала добре — вместо това човек купува несигурни и префърцунени съоръжения, подходящи за плаващ дворец.

Алергия получих и към бронзовите шегели, просто защото не държат. Досега загубих два, които се изхлузиха през нощта. И то въпреки ежедневните ми проверки. Несъмнено те са идеални за краткотрайни разходки по море, но са непригодни за плаване на дълги разстояния. Неудобството, свързано с необходимостта от клещи за отваряне на шегела, се измества на заден план от предимството да знаеш, че шегелът няма да се извади, особено когато плаваш сам.

В интерес на истината това бе последният път, при който бронзов шегел ми създаде неприятност, тъй като се потрудох да ги стегна максимално с клещите, а сетне вързах с тел главичките на болтовете към самите шегели.

Хубавото тихо време ми позволи да свърша някои работи на борда и аз отделих известно време за направата на един брезентов бандаж, който увих около предния люк с цел да попречи на водата да прониква през процепа между капака и основата. Уплътних и светлинния люк, откъдето се процеждаше вода.

Когато участва в състезание, човек го разделя на етапи, така и аз разделих плаването на седем части. Нито една от тях не съвпаднаше по дължина с друга и техните начални и крайни точки представляваха просто географски пунктове, които нямаха особено значение освен удовлетворението, че си преодолял дадена отсечка по картата. А тези отсечки бяха: Фалмът — екватор; екватор — 40° южна ширина, 0° източна дължина (запад-югозапад от Кейптаун); 40° южна ширина — Перт; Перт — Блъф; Блъф — нос Хорн; нос Хорн — екватор; екватор — Фалмът. Почти бяхме изминали първия етап, когато срещнахме южните ветрове малко на север от екватора. В тази зона съществува силно екваториално течение, насочено на запад, което е способно да отклонява ветроходния съд до четирийсет мили дневно, и за да намаля въздействието му върху нашия курс, приближих „Сухейли“ до африканския бряг повече, отколкото обикновено се препоръчва. Смятам, че това действие бе оправдано, тъй като щом променливите слаби ветрове от Зоната на безветрие задухаха постоянно от юг на около четири градуса северно от екватора, ние се намирахме на 15 градуса западна дължина и аз бях в състояние да отпусна юздите на „Сухейли“ доста повече от нормално и така да осъществим няколко страхотни денонощни пробег.

27 юли 1968 г., 43-и ден

Днес не си легнах докъм 1 часа сутринта главно поради обхваналото ме безпокойство, дължащо се на надигания се вятър. Накрая намалих с един риф грота и бързо заспах. В 6 часа бях събуден от шквал и намалих с два рифа бизана. Когато излязох на палубата, „Сухейли“ летеше напред, като презрително отбиваше вълните встрани и сякаш скачаше от гребен на гребен. Беше опияняващо и същевременно страшничко. По-късно успях да разбера, че по време на този шквал сме пресекли

екватора, което е станало приблизително в 07:00 ч. По пладне изчислих, че през изтеклите двайсет и четири часа сме изминали 170 мили!!!

Направените две наблюдения се пресичаха точно с меридианната височина, тъй че не се съмнявах в местоположението. Това е фантастично и дори с помощта на течението — да речем 40 мили в западна посока — скоростта е нечувана за „Сухейли“ при остър бейдевинд...

Тази сутрин имаше изключително интересни облачни струпвания. Снопове от пересто-кълбести облаци, които бавно се разтеглиха и претопиха в гигантски облачен покров с ясно очертани краища. По едно време можеше да се види как се образува облак в югозападния край. Този покров премина на североизток, а после от югозапад дойде друг.

Днес беше моят четирийсет и трети ден в морето и засега изглеждах психически и физически здрав. Не бях сполитан от никакви халюцинации или от нещо друго, което би ме накарало да мисля, че самотата оказва зловредно въздействие върху мен. Само веднъж ми се счуха гласове и това наистина бе много мистериозно преживяване. Намирах се в „машинното отделение“, където свързвах акумулаторите с радиоапаратурата след обичайното им зареждане, когато изведнъж съвсем ясно чух гласове. Настръхнах. Знаех, че на стотици мили наоколо няма никакви кораби и човешки същества и първата ми мисъл бе, че „все пак има нещо вярно в свръхестествените явления“. Не съм суеверен; смятам, че повечето неща имат обяснение, ако човек се потруди да го намери, но тия гласове, когато бях уверен, че тук не може да има никакви гласове, малко ме стреснаха. Излязох бързо от машинното и тутакси открих причината. Бях забравил включен малкия си магнетофон с лента вътре и това, което бях чул, бяха встъпителните думи към някакъв концерт! Същата вечер отбелязах в дневника си:

Излезе, че свързвайки акумулаторите, съм подал електроенергия на магнетофона. Като размишлявах по-късно върху случая, прецених, че реакцията ми е била

напълно нормална; всъщност много ме успокои фактът, че звукът ме стресна не защото бе звук на човешки глас, а защото изобщо чух гласове, когато бях уверен, че гласове наоколо не може да има. Обикновено присъствието на гласове е съвсем естествено, но аз си дадох сметка, че в моето обкръжение не е никак естествено и именно това ме смути. По този начин се убедих в собственото си здравомислие, или по-точно се уверих, че разсъдъкът ми все още е нормален. Има тънка разлика. Тъй че засега никакви видения или гласове.

Хранителните ми припаси бяха в добро състояние, но лукът се разваляше доста бързо, най-вече защото беше се намокрил в предната каюта, и нямаше изгледи, че ще изтрае още дълго.

Миризмата на гнил лук ме преследва от известно време, та се наложи да извадя три торби на палубата и да отделя развалените глави — в резултат останах с около една пълна торба. Всички глави бяха прорасли, а много бяха омекнали. Това е тежък удар за мен, понеже разчитах на лука като пресен продукт. Трябваше да си направя труд да избира само здрави глави.

Разочарованието ми беше голямо, тъй като обичам лук и смятам, че е полезен за организма. Яйцата също почнаха да се предават. Последния път, когато реших да си правя омлет, счупих четири яйца и всички до едно имаха онзи лек дъх, който хората от моето поколение свързват с яйцата на прах от годините на войната и непосредствено след това. Приготвих омлета така или иначе, но не останах особено очарован.

Все пак и готвенето има своите рискове, особено на малка яхта, където мястото като че винаги не достига. В деня преди да пресечем екватора, сготвих яхния в херметическата тенджерка. След като ястието увря, свалих херметика от печката и го поставих на пейката в задния край на каютата. Обърнах се да взема някакъв прибор, сложих чайника

на печката и седнах... върху херметическата тенджера! И понеже в момента бях по бански, подскочих с ужасяващ вик. Щетите не бяха съществени, ала трябваше да минат три дни, преди да възвърна способността си да заемам седнало положение.

От последния ми сеанс с Балдок Радио Кейптаун непрекъснато се опитваше да влезе във връзка с нас и на 27 юли почна да се чува съвсем ясно, при което успях да говоря с моята нова връзка — Нати Ферейра, и да получа пресни новини за другите яхти, участващи в надпреварата. Предполагаше се, че Риджуей и Блайт продължават да са начело, а от останалите конкуренти още никой не беше потеглил. Не се надявах да настигна лидерите точно сега — не можех да очаквам, че в зоната на югоизточните пасати, където в момента се намирахме и тримата, „Сухейли“ ще успее да развие кой знае каква скорост, понеже плавахме на остър бейдевинд, а силата на моята яхта не беше на този курс. „Сухейли“ никога не плаваше близко до посоката на вятъра. Обикновено качва до 65 градуса, което не е добре, но отговаря на възможностите ѝ. По-съвременните модели качват до 45 градуса, което означава преодоляване на допълнителни десет мили при денонощен пробег от 100 мили, и когато яхтите плават в райони на сравнително ниски скорости, това е значителна печалба.

Вестта, че още никой друг не е стартирал, беше добра. Излизаше, че ще имаме аванс най-малко от седем седмици и колкото повече се забавеха бързите яхти, толкова по-големи ставаха нашите шансове. Впоследствие научих, че според някои по-младите участници в спора били отплавали прекалено рано и някакъв вестник нарекъл Риджуей, Блайт и мен припрени. Истината бе, че ние тримата притежаваме по-малки яхти, които не можеха да се движат така бързо като по-големите съдове на нашите по-възрастни съперници. Ако искахме да спечелим, трябваше да потеглим рано и макар това да означаваше, че ще навлезем в Южния океан преди края на зимата, при нос Хорн щяхме да пристигнем във възможно най-подходящото време — месец януари. Можехме, разбира се, да заложим на безопасността и да отплаваме през август, но тогава не би имало смисъл изобщо да тръгваме, понеже нямаше да имаме никакъв шанс за успех. Все пак, както и да постъпиш в този живот, винаги ще се намерят хора, за които е удоволствие да ти кажат, че не си прав и които усложняват взимането на всяко решение;

за щастие съветите от този род най-често произлизат от онези, които имат най-малко право на глас.

Както обикновено се случваше след радиосеанс, самотата особено ми натежа и аз потърсих разтуха в книгите:

Прекарах един крайно тягостен ден. Така е винаги, когато имам радиосеанс. При установяването на връзка възбудата ми нараства, а сетне настъпва емоционален спад и се чувствавам потиснат. Значителна част от времето прекарах легнал на койката с книга в ръце. Довърших „Ерюхон“ и „Ерюхон посетен отново“ от Самюъл Бътлър. Не мога да разбера как не съм знаел за тази книга преди.

И при друг случай:

Днес свърших „Война и мир“ от Толстой. Знам, че подобно на хубавото вино, и хубавата книга трябва да се поглъща с мярка, ала в този случай не можех да се въздържа.

Вечер обаче имах възможност да пускам магнетофона и скоро настроението ми се подобряваше:

Оправих касетата със записи на Джилбърт и Съливан... и изкарах чудесна вечер. Седях на масата под уютната светлина на каютната лампа. Още не е станало достатъчно студено за дрехи, просто е приятно хладно... Май ми се пийва чашка от „Гранта“. Не мога да измисля с кого бих искал да споделя участта си в момента. Нуждая се единствено от интелигентно, привлекателно и интересно дамско общество, за да бъде прекарването идеално. Не че се чувствавам романтично настроен, но в присъствието на дама може би щях да се почувствавам!

Почнаха да се явяват някои от проблемите, свързани със самотата и с това, че трябваше да правя абсолютно всичко сам. Когато имам да свършвам няколко работи, по принцип се захващам с тази, която най-много подхожда на настроението ми в момента. Само че този номер сега не можеше да мине; налагаше се да върша дадени неща на часа или когато времето е благоприятно, независимо от моето настроение. Ако пък няхах нищо спешно за правене и никаква работа, с която да си запълня времето, установявах, че се отегчавам, при което книгите ми помагаша само временно. Ставах неспокоен и копнеех плаването да свърши, но едва през октомври почнах да приемам философски истината, че ще трябва да прекарам вероятно година от своя живот по този начин.

Готвенето се превръщаше в тежоба, а колкото до измислянето на нови ястия при ограничения избор от налични храни, въображението ми се изчерпваше.

Срещнах известни затруднения, докато реша какво да вечерям. Ако човек влагаше толкова умствени сили и въображение при възпроизвеждането на човешкия род, той отдавна щеше да е загинал. Накрая се спрях на омлет, но счупените четири яйца до едно бяха лоши, затуй после си направих сирене с една кутия моркови и малко магданоз. Не стана лошо, само дето имаше прекалено много брашно в соса.

Според мен това беше вторият период от моето адаптиране. След като преодолях началните проблеми и съмнения, настъпи кратък период на възприемане на новата среда, последван от втори, по-продължителен етап на по-дълбоки и сериозни съмнения. Като преживях това, отново стъпих на краката си и бях в състояние да нормализирам нещата. Успях да се справя, като си наложих да се занимавам както с физическа, така и с умствена дейност. Например една вечер седнах да опиша „Адмирала“. Самоуправлението изглежда безкрайно просто, ала да се помъчиш да го опишеш върху листа съвсем не е лесно. Във всеки случай положените усилия ме извадиха от депресията.

Опитах перото си и в поезията — написах епична сага в бял стих. Започваше така:

*Носа си „Сухейли“ на юг обърна пак,
на път за Южното море,
гдето кораби в родината се вясват рядко,
а към подветрения борд е пустота,
гдето хоризонтът винаги е празен, само облаци,
вълни или айсберг го краси,
и където ветровете злобно вият и вълни гърмят
срещу дръзките смутители.*

И ми изглеждаше почти безсмъртно тогава.

Към 29 юли вятърът се обърна от юг и сетне задуха от югоизток, като се задържа така до 6 август, когато достигнахме 18° южна ширина и 26° западна дължина и междуременно бяхме изминали 920 мили. Скоростта бе по-добра, отколкото предвиждах, и сметнах, че това се дължи на три неща: първо на новата алуминиева мачта, която снижи центъра на тежестта и позволи на яхтата да плава по-изправена; после на кройката на новите ветрила, които работеха прекрасно; и накрая на подобрената ми ветроходна техника.

Сега вятърът стана променлив и макар да духаше предимно от север, което беше отлично, сегиз-тогиз трябваше да се справяме с насрещни ветрове и шквалове.

Досадата ме подгони здравата; отчасти това се дължи на факта, че морето ни подмята хаотично и аз нямам възможност да държа особено прав курс. Напоследък времето ме учудва, толкова е неочаквано — шквал, щил, шквал, щил, постоянен вятър за един час и пак шквал, щил и т.н. Съвсем безнадеждно е да се поставят повече ветрила, тъй като веднага се налага да ги рифовам отново. Не мога да правя нищо, което изисква употребата на две ръце, и писането в момента е възможно само ако с едната ръка държа тетрадката, а самият аз съм се заклинил в койката.

Върху яхтата постоянно се разбиват вълни и заливат всичко с потоци вода. Завих радиоапаратурата с брезент и я затиснах с щурманската маса, за да я предпазя. Спалният ми чувал е мокър и няма шансове да изсъхне, което, съчетано с липсата на физически занимания, затруднява спането: лежа буден до късно, после се успивам и се събуждам уморен. Разрешението е да си намеря някаква тежка работа — но каква? Всяка физическа дейност е свързана с неизбежни контузии и рани, а писането е изключително трудно — затуй избирам най-лесното и се хващам да чета. Това мързелуване скоро ще ми писне — колкото по-скоро, толкова по-добре.

Единственото хубаво на тия шквалове е, че се познават. Щом се появи група кълбести дъждовни облаци, пред тях неизменно се движи шквал. После може да завали, а подир дъжда следва затишие...

Стакселът определено тегли яхтата повече, отколкото би могло да се предполага според неговия дял в цялата ветрилна площ. Скоростта спадна с около една трета или една втора, докато стакселът със своите 25 квадратни метра представлява една шеста от площта на ветрилата, които носех в момента. Мисля, че той сигурно запълва празнината между кливера и грота, създавайки само по един процеп от двете си страни, който иначе не съществува, понеже ветрилата са твърде раздалечени. В такъв случай най-простият начин за намаляване на оказвания от вятъра натиск върху яхтата ще бъде, като се намалят ветрилата другояче. Обаче това не е практично, защото в носовата част ще остане непропорционална площ ветрила. Изглежда, няма разрешение на въпроса. Не ми се ще да намалявам скоростта, ала не мога да си позволя да насилвам яхтата прекалено — трудностите тепърва предстоят. Ако се движехме по последната отсечка, щеше да бъде друго, но плаването до Австралия без спиране е вече в историята; аз искам да обиколя нонстоп света!

С шкваловете обикновено валеше и понеже ми се удаваше редовно да събирам дъждовна вода, реших да предприема опит за отглеждане на синап и кресон, семена от които бях взел със себе си като добавка към дневните ми дози от витамини, калций и мая. Застлах парче вестник на полицата в тоалетната, накуснах го със сладка вода, грижливо посипах семената равномерно върху цялата повърхност и зачаках с надежда. Семената и вестникът под тях бяха обзети от неутолима жажда, която, както в крайна сметка реших, при моите нещастни водни ресурси ще е прекалено разточително да утолявам, и резултатът от мераците ми за прясна салата бе всичко на всичко купчина шарена хартиена каша. Запазих десетте пакетчета семена с надеждата, че в някой хубав ден отново ще имам възможност да опитам, защото лукът вече всичкият бе се развалил и за в бъдеще салати можех да си правя само с лук от туршия, с оцет и зехтин като подправка.

Сполетяха ме други беди:

6 август 1968 г., 53-и ден

Днес за пръв път се замислих дали да не се откажа и да се отправя към Кейптаун. Освен течовете в каютата има и друго: докато рифовах грота поради настъпилия шквал, изведнъж цялото ветрило се свлече върху главата ми. Спирачният механизъм на фаловата лебедка изпусна — същата неприятност, каквато имах с другата лебедка, обслужваща „Големия“ (летящия кливер с площ 66 квадратни метра). Когато се сетих, че съм издигал хора на мачтата, разчитайки на тая контра, тръпки ме побиха. Накрая я заставих да захапе, като я „напоих“ с газ. Изглежда, не действа, защото върху цилиндъра се е насъбрала грес, тъй че ще трябва да го сваля и почистя, ала това е деликатна работа и ще чакам затишие.

След като се справих с този проблем, установих, че У-образната част на гротовия патентриф е хлабава — вретенцето излиза от челюстите. Това наистина е сериозно и когато го открих, направо изпаднах в отчаяние, понеже нямам резерва и нищо, от което да измайсторя заместител.

Ужасявам се от мисълта, че може да изскочи всеки момент и тогава ще остана без грот, докато успея да стъкмя някакво аварийно приспособление. Единственото разрешение, което ми хрумна, е да пробия вертикален отвор чрез челюстите и вретеното и да поставя болт. Не разполагам с винторез, тъй че болтът ще трябва да мине през дупката свободно. Това, разбира се, ще намали значително здравината на връзката, но може би ще държи. Главната трудност е пробиването на отвора; принуден съм да го направя на ръка и ще ми отиде цял ден. Все пак, ако успея, ще си струва трудът. Ала въпросът, който ме мъчи в момента, е дали трябва да продължавам при тази и останалите повреди. Сама по себе си никоя от тях не е фатална, но взети заедно, биха могли да бъдат фатални — ако гротът падне или патентрифът поддаде в лош момент, наистина мога да загазя. Не искам да взимам никакви решения засега, ще изчакам, додето успея да огледам повнимателно всичко и нямам намерение да споменавам за затрудненията си на радиосеанса... излишно е да хвърлям хората в тревога. Ако се добера до Австралия — окей, тогава всичко това, погледнато отдалеч, ще изглежда чисто и просто като овладяна паника. Ако реша да се откажа, причините ще бъдат очевидни за всички. Не ми се ще да се предам безславно, без да съм стигнал доникъде...

18:00. Включих магнетофона и отново пуснах Джилбърт и Съливан; те винаги ме ободряват, ала бих искал да имам запис с някакви вълнуващи патриотични неща — мисълта за поколенията британски пътешественици и техните постижения неизменно ме е насърчавала, а също и споменът за традициите, които са ги подтикнали към действие. Повечето народи притежават фаланга от герои, но — естествено, аз съм предубеден — винаги съм смятал, че на Британия се пада по-голям дял в това отношение, отколкото на останалите нации. Щяха ли да се откажат в края на краищата, ако бяха в моето положение Дрейк, Фробишър, Гренвил, Ансън, Нелсън, Скот или Виан (забележи: всичките мореплаватели!)?

Наистина е голямо насърчение да си помислиш за сънародници като тези, въпреки че твоят дребно пътешествие никога не може да се доближи до техните подвизи. И все пак по свой скромнен начин то е продължение на същите традиции.

На 8 август, когато се намирахме приблизително по средата на пътя между Рио де Жанейро и остров Св. Елена, имах нов разговор с Нати Ферейра от Кейптаун и узнах, че Джон Риджуей бил принуден да се оттегли в Ресифе, Бразилия. Нови съперници не бяха стартирали, тъй че засега двамата с Чей Блайт бяхме единствените участници в спора. С Нати бързо се сприятелихме и този сеанс продължи по-дълго от предвиденото, при което акумулаторите се изтощиха, и щом свършихме, трябваше да включа агрегата. Известно време се мъчих безуспешно да го запаля, но индукторът, изглежда, не си вършеше работата и не се получаваше искра. Отворих машината, свалих маховика и разглобих всички чаркове. Повредата, изглежда, се дължеше на насъбралата се грес по изпъкналите части, макар че не ми бе ясно как е попаднала там. Както и да е, почистих я с етер и почнах да сглобявам машината. Едва тогава осъзнах, че не мога да възстановя в същия размер отвора за искрата — забравил бях да си взема шублер.

... накрая се справих със затруднението, като изброих страниците на тази тетрадка и измерих общата им дебелина — двеста страници бяха равни на един инч, следователно една страница се равняваше на пет хилядни от инча. На мен ми трябваше отвор с широчина 12–15 хилядни, тоест дебелината на три страници...

И агрегатът заработи отново! Отпразнувах събитието, като послушах Радио Лоренсо Маркеш, ала ми подеждва потискащо.

Чувствавам се самотен тази вечер. Докато слушах Лоренсо Маркеш, ме нападнаха спомени за Южна Африка.

Независимо от особеностите на своята природа, човек винаги помни хубавото и забравя лошото, така че, общо взето, хубавите спомени от Южна Африка са далеч повече от лошите. Днес е събота вечер и аз прекалено ясно си спомням съботните веселби. Хората там са по-общителни, и изглежда, умеят по-добре да се забавляват, отколкото в Англия. Понякога още съжалявам, че не се заселих в тази част на Африка. Изненадващият контакт с един свят, който ми е липсвал в продължение на две години, съвсем не беше благодат за чувствата ми. И все пак тук, където съм, е приятно, морето е гладко като тепсия и шкотите потропват в съзвучие с пликането на водата в корпуса. Луната токущо изгря и още не е застудяло. Сварих си чаша какао и сега го пия, пишейки настоящите редове. Преди малко се подрусвах в такт с Литъл Ричард, който явно се връща на мода с възкресението на рокендрола. Добре че съм сам, защото „танцуването“ ми хич не го бива.

Независимо от тона на написаното по-горе аз не се оставям да ме размекнат съзливни мисли за самотата ми. А, ето нещо по-добро — Ела Фицджералд, от Парагвай. Тази музика ме настройва романтично, или по-скоро ме кара да копнея за романтика. Няма нищо по-хубаво от танци под тропическа луна, за предпочитане с латиноамерикански ритми.

Допуснах сериозна грешка в навигацията си, която, както прецених, сигурно ми струва загуба на близо две седмици. На 12 август се намирахме на около 500 мили източно-югоизточно от остров Тринидад и вятърът, макар и променлив, духаше предимно от югоизток. Реших, че вместо да продължа на юг и малко на запад, ще е по-добре да се отправя на изток и малко на юг, т.е. право към Кейптаун, като използвам по-пряк път с надежда да спестя време. Грешката се състоеше в това, че при този курс оставахме в зоната на променливи ветрове. Ако бяхме продължили на юг, след около една седмица (най-много десет дни) щяхме да срещнем западните ветрове в Южния океан и после ни очакваха благоприятни условия за плаване. В

действителност изгубихме двайсет и два дни, додето стигнем Южния океан. Сега, от бюрото си у дома, мога да взема най-правилното решение; осъзнавах риска и тогава, ала докато напредвахме към Кейптаун и вятърът постоянно менеше посоката си, всеки ден се събуждах с надеждата, че днес ще задуха твърдо от запад. Силата на вятъра взе да нараства по всяко време на денонощието. В зоната на югоизточните пасати достигна най-много 6 бала, и то само на два пъти, но сега почваше да духа с тази сила при почти всяка смяна на посоката.

„Адмирала“ продължаваше да играе номера; флюгерите се движеха тежко и бе необходим силен бриз, за да задействува системата както трябва. И понеже през по-голямата част от времето вятърът не беше достатъчен за тая цел, управлението за дълго оставаше в мои ръце. Най-сериозната неприятност бе, че пластмасовите втулки на флюгерните оси изглеждаха някак набъбнали, ако изобщо това е възможно. Опитах всичко, за да накарам флюгерите да се въртят по-леко. Първо ги смазах с машинно масло, но положението стана още по-лошо. Последва обливане с всепроникващо масло, пак без никакъв резултат. Сетне последователно пробвах дървесен спирт, парафин, детергент, сапун и когато нищо не помогна, опитах с „брасо“^[2], надявайки се, че може поне малко да оправя нещата, ала напразно. Устройството заработи добре едва след като в отчаянието си свалих флюгерите и изпилих пластмасовите втулки.

На 14 април отпразнувах два месеца от старта:

14 август 1968 г., 61-ви ден

Два месеца по море и аз не знам къде се намираме! Рано тази сутрин успях да хвана слънцето и да измеря дължината, ала оттогава не съм го виждал. При всяко събуждане снощи установявах, че плаваме по различен курс, следователно да определя местоположението ни без астрономически наблюдения, би било чиста проба догадка.

Току-що приготвих за случая пудинг със стафиди — излезе нелош. Рецептата е: шест супени лъжици захар, две шепи брашно, парченце мая и шепа стафиди. Изсипете сместа в малък съд, завийте го с кърпа и запарете в

херметическа тенджера. Наистина стана хубав; изобщо не знаех, че този вид готвене е възможен. Жалко, че имам толкова малко брашно. След като изядох половината от пудинга, открих, че съм го подсладил прекалено, и макар че тестото се е надигнало донякъде от маята, има консистенцията на кнедли.

По-късно:

Патя заради лакомията си.

От 16 до 21 август изминахме общо 590 мили, ала на зигзаг, тъй че в действителност бяхме съкратили разстоянието до Австралия със значително по-малко и все още се намирахме на около 1500 мили северозападно от Кейптаун, на 33° южна ширина. Имахме вятър, но духаше от друга посока — югоизток.

19 август 1968 г., 66-и ден

Станах в 06:00 след отморяващ, макар и неспокоен сън. Първо се наложи да рифовам ветрилата, понеже вятърът се усилваше въпреки покачването на барометъра. Долу в каютата всичко е навлажнено, а върху яхтата често се разбиват вълни. Светлинният люк продължава да капе и спалният ми чувал е мокър — лошо. Като се качвах на палубата да направя наблюдения, една вълна ме изненада и окъпа секстанта; изглежда, нищо му няма, но не мога да го изсуша добре и се тревожа малко за огледалата. Яхтата се люлее досадно и готвенето хич не е лесно. Вчера целия ден изкарах с готови храни, днес съм изял един пакет „веста ризото“, но довечера ще опитам да сготвя някакво ядене. Смятам, че вятърът ще отслабне и скоро ще промени посоката си; барометърът не падна до края на деня. Неприятното е, че мъртвата вълна изостава след вятъра и макар той да бие близко до траверса, ако кача яхтата срещу

него толкова, колкото е възможно, ветрилата тутакси се обезветряват и движението спира. Най-трагично е уплътнението на входа към главната каюта, откъдето влиза много вода, всеки път щом някоя вълна се разбие върху нас и цялата се излива върху щурманската маса и радиоапаратурата. И едното, и другото съм покрил с пешкири, покривки и парцали.

Цял ден не правих нищо, просто седях облечен в щормовия костюм и четох „Панаир на суетата“. Намирам, че не е възможно да се отпуснеш или съсредоточиш, когато морето те лашка така.

На 22 август Нати Ферейра ми съобщи вълнуващи вести. На 21-ви този месец Моатесие бе отплавал от Плимът, а Кинг се надяваше да потегли от същото пристанище днес.

Бързите яхти най-сетне бяха стартирали, след като ми бяха дали аванс от два месеца — твърде малко, на теория всъщност недостатъчно, за да изляза пръв. Все пак това правеше спора още по-интересен; та нали е в характера на човека да хвърли двойно повече усилия, ако е само на крачка от лидера, независимо в какво начинание, а аз от опит знаех, че се отпускам, ако съм фаворит. Отсега нататък започваше трудното за Чей Блайт и мен. Ние се надпреварвахме не само с времето, но и помежду си и не можехме да си позволим никакви пропуски. Дадох си сметка, че няма да е достатъчно просто да задмина Блайт, а ще трябва да поддържам средна скорост от поне сто мили дневно, за да запазя теоретични шансове за победа. В този етап на плаването средната ми скорост бе малко под желаната, ала стигнем ли Южния океан, се надявах да я подобра.

Времето забележимо взе да се захлажда, вятърът стана по-яръстен, макар и все още променлив. Наближавахме Ревящите четирийсет градуса и аз се заех да подготвя „Сухейли“ доколкото мога за онова, което очаквах да дойде. Освободих палубата от всички излишни съоръжения, като например резервния рангоут и резервните шкоти, и ги прибрах долу. Запечатах всички отвори — кутията за управление на двигателя, входа към предната каюта, уплътних допълнително светлинния люк, който продължаваше да тече. Август в

южното полукълбо е равностоеен на февруари в северното. Предвиждах доста сурови атмосферни условия и исках „Сухейли“ да бъде максимално готова да ги посрещне. После пренаредих целия помощен инвентар, като отдадох предпочитание на щормовите ветрила, резервния такелаж, плаващата котва, перлина и всичко останало, което спешно може да ми потрябва. Прибрах всичките си „тропически“ дрехи на дъното на чувала за ветрилата, който ми служеше за гардероб, а отгоре извадих пуловери, панталони, ризи и чорапи. Накрая допълних с бензин и парафин от предната каюта поопразнените пластмасови туби в главната каюта.

Няколко дни по-късно, на 27 август, приготовленията ми бяха подложени на изпитание, когато ни връхлетя първата истинска буря досега, която за нещастие дойде от югоизток. Тъй като отдавна не бях плавал със „Сухейли“ в бурно море, а от друга страна, очаквах бурите да бъдат част от всекидневието ми през следващите няколко месеца, сега внимателно наблюдавах стихията и експериментирах различни ветроходни фокуси. Разбира се, при този щорм, когато исках да плавам на колкото е възможно по-остър бейдевинд, въпросът как да задържа „Сухейли“ на курса бе доста по-различен, отколкото щеше да бъде в Южния океан, където очаквах да се движим на фордевинд, ала главната ми грижа и в двата случая бе да заставя яхтата да преодолява вълните с лекота.

На здрачаване прибрах стаксела и рифовах на третия ред бизана. Курсът се отклони с 30° на север; дотогава държахме някъде около 70°, но скоростта беше незначителна, при това „Сухейли“ сега плава далеч по-леко. Искан да се опитам, ако мога, да се наспя хубаво тази нощ, защото се чувствавам много уморен.

Всичко е наред, само дето влиза вода в машинното, поради което се наложи на всеки два часа да я изпомпвам. След като намалих ветрилната площ, притокът отслабна, та смятам, че пробива през шкафовете в кокпита.

Бих могъл да направя наблюдения тази сутрин, но бях прекалено зает с ветрилата. Нямаше обаче да е лесно, понеже хоризонтът често се закрива от пръски, а и

секстанта сигурно щях да намокря. И без друго в момента местоположението не ме безпокои особено — отвред море колкото щеш и докато вятърът не утихне или не смени посоката, нямам какво да правя. Знам къде искам да отида, но не мога да плавам натам. Няма никакъв смисъл да насилвам яхтата — по-добре няколко дни плаване повече, отколкото да се наложи прибиране в Кейптаун. Мислех си да постъпя така заранта, когато по едно време се почувствувах страшно потиснат, но няма физическа причина, за да се откажа. Надявам се, че след един хубав здрав сън ще имам по-малко неприятности с психиката си.

Цял ден вятърът продължи да духа със сила между 8 и 9 бала, като вдигаше високи, срыващи се вълни. Обаче тъкмо сега — ако изобщо се бях съмнявал в тях дотогава — моята яхта доказва качествата си.

„Сухейли“ се държи прекрасно. Качва вълните добре, макар че се накланя силно. И сегиз-тогиз пада с плясък. Ако вятърът отслабне поне малко, бих могъл да вдигна още ветрила и да потегля право на юг, което би било чудесно. Като отчитам относа, ми се струва, че напредваме на юг и съвсем малко на запад.

Всичко е във вода и когато някоя вълна се разбие върху нас, през входа към каютата нахлува поток, обливайки щурманската маса, лавицата с книги и радиоапаратурата. Там, където морската вода не достига, има влага от кондензацията. Сполучих да запазя спалния си чувал сравнително сух, като го завих с брезент, но и той овлажня, както всичко останало. Стоя в каютата облечен в щормовия непромокаем костюм, ала ползата от него в момента е съмнителна, понеже запарва и дрехите ми отдолу се мокрят.

Единствената щета, получена през цялата буря, беше скъсаната кука, която използвах за прикрепяне на деснобордовия блок към палубата. Тя просто не бе достатъчно здрава, за да издържи натиска на мачтата при киловоото клатене на яхтата. Стъкмих ново захващане за двата блока, като замених куката с халка, надявайки се, че сега системата ще се окаже достатъчно стабилна.

Секстантът почна да ми създава главоболия. На няколко пъти беше заливан със солена вода и огледалцата потъмняха по краищата. Към края на бурята се опитах да определя местоположението ни, но един неочакван тласък ме събори. При падането си на палубата предпазих секстанта с ръка и лошо се ударих, а при проверката на инструмента по-късно установих, че дава значителна грешка. За добра чест денят на 2 септември се оказа хубав и сравнително спокоен, което ми позволи да правя наблюдения на всеки половин час и да отбелязвам на картата получените линии на място. Като отчетох отклонението поради движението на „Сухейли“, крайният резултат приличаше на велосипедно колело без капла. Малката, но определена главина в центъра ми показва, че секстантът продължава да работи точно: голяма, отворена главина, образувана от пресичането на линиите на място, щеше да означава грешка. Този факт ми донесе неизказано облекчение, но така или иначе при първия добър дъжд оставих секстанта навън да се измие от солта.

[1] Екстракт от прясна бирена мая. — Б.пр. ↑

[2] Препарат за лъскане на метални повърхнини. — Б.пр. ↑

РЕВЯЩИТЕ ЧЕТИРИЙСЕТ ГРАДУСА

11 СЕПТЕМВРИ 1968 Г. (89-И ДЕН)

8 НОЕМВРИ 1968 Г. (147-И ДЕН)

На 3 септември навлязохме в Южния океан, а до края на зимата останаха още три седмици. Същия ден през нощта — навярно зла поличба — спинакерът се разпори. Разбира се, няхах никакви основания да реша, че времето рязко ще се влоши просто защото сме пресекли паралела на 40° южна ширина, но все пак това събитие оказа психологическо въздействие върху мен и аз се улових, че смътно желая да се разрази първият щорм, та да разбера какво мога да очаквам през следващите четири месеца.

Два дни имахме много хубаво време, ала небето даваше знак за приближаването на студен фронт и падането на барометъра го потвърждаваше. Предварително възнамерявах да плавам по четирийсетия паралел чак до Австралия, но следваният курс, естествено, лъкатушеше значително в зависимост от преобладаващите ветрове. Като начало продължихме още на юг и стигнахме 42° южна ширина, когато ни хвана студеният фронт. За пръв път преживявах депресия в Южния океан и бих казал, че преживяването си го биваше. Щом студеният фронт отмина, барометърът внезапно скочи с два милибара, а вятърът за минута се обърна от север на запад-югозапад и достигна щормова сила. Незабавно рифовах грота и бизана и замених обикновения кливер с щормови. Последното действие извърших под ударите на яростна градушка и с радост се прибрах долу, за да премеря колко течност е останала в бутилката бренди.

„Сухейли“ се носеше доста бързо, а „Адмирала“, изглежда, предпочиташе по-яките ветрове и реагираше добре. Вятърът скоро вдигна вълна и тъй като старата вълна, която остана след обръщането на вятъра и идваше от север, бе също много висока, морето за кратко се покри с объркани, пресичащи се талази — неприятни и

потенциално опасни. Нощта изкарах в щормовия си костюм, завит с парче брезент, на който, готов да скоча моментално, ако стане авария. В продължение на около час записвах на магнетофона личните си впечатления и се опитах да опиша ситуацията с намерение да изпратя от Австралия касетката у дома, но по-късно положението ми се видя безопасно и съм заспал под звуците на приспивната песен, изпълнявана от воя на вятъра в такелажа и от шума на водата, обливаща корпуса зад обшивката, където лежах. Следващото нещо, което си спомням, е, че бях разбуден от ударите на куп тежки предмети, падащи върху мен, и съзнанието, че моят свят се е изкривил на една страна. Полежах за момент в опит да събера мислите си и да проумея какво става, но фенерът в каютата беше угаснал и вътре бе тъмно като в рог, тъй че не виждах нищо и трябваше да разчитам единствено на интуицията си, за да разбера какво се е случило. Помъчих се да изляза от койката, ала брезентът, с който се бях завил, беше толкова натезжал от влагата, че това съвсем не беше лесно.

Когато най-сетне се измъкнах, „Сухейли“ рязко се изправи, аз отхвърчах и се забих в отсрещната стена на каютата, бомбардиран от безброй кутии, инструменти, консерви и дрехи, които сякаш смятаха, че са длъжни да стоят близо до мен в бедата. Станах отново, прескочих купчината съборени неща и се качих на палубата, наполовина уверен, че мачтите липсват и че през останалата нощ ще трябва да водя борба за спасяване на яхтата. Толкова бях уверен в това, че се наложи да погледна два пъти, преди да се убедя, че мачтите са на мястото си. Все пак именно тогава стихията бе нанесла първата сериозна повреда. Левият флюгер на „Адмирала“ беше се изкривил и то дотолкова, че когато се опитах да го задвижа, установих, че оста се е изметнала напълно, а дебелият два сантиметра морски шперплат на крилото се е разцепил от удара в обтегача на най-близката ванта на бизанмачтата. Цялото приспособление беше блокирало яко. За щастие в момента използвах деснобордовия флюгер, понеже не можех да се надявам да осъществя някакви поправки, преди да съмне, а часът бе едва 2,50. До изгрева оставах още четири часа. „Сухейли“ се върна на курса и изглеждаше добре — засега не успях да открия никакви други поражения, въпреки че внимателно се придвижих към носа и опипах всяка част от стъкмяването, за да проверя дали е на мястото си. Почти бях завършил обиколката си, когато нова гигантска вълна се стовари

върху нас и аз трябваше да търся спасение във въжетата, докато водата кипеше около мен. Точно това сигурно се бе случило и преди. Въпреки че цялата морска повърхност беше разбъркана от хаотичните талази, от време на време се надигаше някоя по-голяма вълна и остро накланяше моята клета лодчица. Реших леко да изменя курса, така че вълните да идват отпред и отзад, а не отстрани, и отидох на кърмата да наглася „Адмирала“.

След като огледах палубата и такелажа и облекчих плаването на „Сухейли“, слязох долу и отново запалих фенера. В каютата цареше неописуем хаос. Почти цялото съдържание на двете деснобордови койки се бе изсипало в лявата половина, а подът бе затрупан с предмети, изпопадали, когато яхтата се бе изправила. Вода беше проникнала навсякъде. Шляпах из гьола между камбуза и радиоапаратурата, додето огледам бъркотията, а при всяко поклащане на „Сухейли“ от машинното долиташе плискане. Това състояние на нещата определи първата ми задача и аз тутакси подготвих помпата и се заех да опразня трюмовете. Повече от двеста литра вода се бе изляла в машинното отделение, а в главния трюм имаше около седемдесет литра повече — как беше успяла да влезе, засега не ми бе ясно. Заниманието с обичайна и необходима работа ми помогна да се успокоя. През цялото време от ненадейното ми събуждане насам бях в онова напрежение, което човек изпитва пред неизвестността дали в следващия момент няма да получи втори тежък удар. Просто не можех истински да повярвам, че яхтата все още е цяла и — доколкото бях в състояние да преценя — непокътната. Състоянието ми се доближаваше доста до това на мравките, когато им разровиш мравуняка. Разкритите насекоми незабавно почват да се мият и това обичайно занимание им вдъхва увереност и ги предпазва от паника. Изпомпването на трюмна вода беше обичайно занимание за мен и когато приключих, почувствувах, че владее положението, и съвсем хладнокръвно се хванах да подреждам. Единственият труден въпрос бе откъде да започна. Не можех да изнеса всичко от каютата, понеже нямах къде другаде да го сложа. Ето защо се наложи най-напред да отделя някои по-големи предмети от общия куп, да ги прибера и сетне да използвам освободеното място за работна площадка. Минаха два часа, додето разчистя койката си. Книги, филми, канцеларски материали, дрехи, плодове и сечива ловко бяха се смесили с медицинските ми

принадлежности и впоследствие неведнъж разни предмети изникваха на най-невероятни места.

Работейки от кърмата към носа, аз първо се залових с камбуза и докато го оправях, открих клещите си — за последен път ги бях видял до радиото — запокитени зад купчината чинии на рафта. Сигурно бяха минали на милиметри от съдовете. Макар и много мокра, радиоапаратурата изглеждаше наред. Избърсах каквото можах, решавайки да я подсуша по-добре на светло.

Докато се занимавах с тая работа, забелязах, че от поставената над радиото щурманска маса капе обилно. Проучих откъде идва и открих, че всеки път, щом вълна залее борда, през съединенията на комингса на каютата с палубата влиза вода. Потърсих причината и установих, че по цялата периферия отвън има зловещи цепнатини, а вътрешните подпорни стени леко са се изместили под натиска на вълните, разбиващи се върху яхтата. Сърцето ми се сви, като видях това, и си дадох сметка, че ако вълните продължат все така често да заливат „Сухейли“, отслабеният каютен покрив може да бъде отнесен. А стигне ли се дотам, на палубата щеше да зейне отвор с размери 180 на 360 см. Намирах се на 700 мили югозападно от Кейптаун, а Южният океан не е място за експерименти с открита — на практика — лодка. Точно в този момент нова вълна удари яхтата и аз почувствах как цялата надстройка потрепери от удара, но като че ли не помръдна. Сега-засега нямаше време да я укрепвам с допълнителни болтове. Можех само да я вържа с въжета отгоре, ако положението се влоши, и да се надявам, че времето ще се подобри и ще ми позволи да извърша поправки на другия ден.

Каятата вече бе подредена, тъй че лесно намерих електрическото фенерче и проверих откъде тече в машинното отделение, понеже в трюмовете отново плискаше вода. Първото нещо, което забелязах там, бяха акумулаторите: всичките килнати под невъобразим ъгъл, опрени върху левобордовия резервоар за гориво. При силното люлеене на яхтата преградата на подставката за акумулаторите се беше откъртила под тежестта им и благодарение само на това, че резервоарът за гориво се е изпречил на пътя им, те се бяха спасили от падане и разрушение. Това щеше да означава край на радиосеансите и отнемане на възможността да се запали двигателят. Двата ми резервни акумулатора бяха стари и на тях можеше да се

разчита само колкото да задействуват сигналната лампа „алдис“ и магнетофона. Върнах обратно акумулаторите на поставката им и ги овързах с въжета, така че дори и другата странична преграда да поддаде, те нямаше да мръднат.

Нищо друго не ми остана за правене, преди да съмне, поради което си позволих да пийна глътка-две, сгънах кливера на пода в каютата, завих се с брезента и заспах. Хрумването да се завивам с брезент може да се стори някому странно, но така донякъде се предпазвах от водата, а щом тялото ми почнеше да излъчва предизвиканата от уискито топлина, брезентът не ѝ даваше да избяга.

Когато три часа по-късно се събудих и подадох глава навън, вълните не изглеждаха така страшни, ала навремени връхлитаха шквалове, придружени обикновено с град, и превръщаха морето от безлично сиво в млечнобяло. След като набързо се убедих, че всичко на палубата е нормално, аз отново се прибрах и запретнах ръкави да си готвя някаква овесена каша. Изгълтах закуската, допълних я с чаша кафе и цигара и... се почувствувах напълно щастлив. При сегашния вятър бе очевидно, че не мога да поправя „Адмирала“ — флюгерът щеше да литне веднага щом се помъча да го сваля; затуй реших да предприема опит за заздравяване на каютата.

Извадих кутия с най-различни гайки и винтове и отбрах най-дългите болтове и най-дебелите винтове, с чиято помощ се надявах да укрепя връзките на каютния покрив. Работата ми отне цял ден, ала вечерта спях далеч по-добре, знаейки, че е свършена.

Тази вечер се случи един от онези вбесяващи човек дребни инциденти, които макар и да не отслабват способността ми да продължа плаването, ме дразнят страшно, защото са абсолютно безсмислени. Отворил бях нова бутилка бренди, за да си наляя обичайното вечерно питие, и сетне я оставих на резервната койка. Един час по-късно из каютата взе да се носи остра миризма на бренди, която в крайна сметка разбрах, че идва от току-що разпечатаната бутилка. Бутилката беше затворена с метална капачка на винт и от люлеенето на яхтата тя полека-лека се беше развинтила, а съдържанието — изтекло. Много се ядосах. Загубил бях двуседмичен запас от алкохол, тъй като седмичната ми дажба бе половин бутилка, но се утеших с мисълта, че поне успях да изпия определеното количество за деня!

На 7 септември, два дни след нокдауна, морето се успокои достатъчно и ми даде възможност да се заема с „Адмирала“. Трябваше и без друго да свърша тази работа, понеже вятърът бе сменил посоката си и сега се налагаше да правя поворот фордевинд и съответно да прибягвам до помощта на левобордовия флюгер. Цялата поправка се оказа по-лесна, отколкото очаквах. Имах две резервни оси за флюгерите на самоуправлението и затова реших да извадя шперплатовото крило от изметнатата ос и да я монтирам на нова. Задачата ми се усложняваше от силното клатушкане на „Сухейли“ и неведнъж вълните напълно ме заливаха, което бе неприятно преживяване, тъй като щормовият костюм е абсолютно непромокаем, ала е и абсолютно непригоден за плуване.

Преди да стигнем Южния океан, срещнахме само една буря. Сега съотношението се измени рязко; за десет дни се разразиха пет бури. Не беше добре да свалям всички ветрила и да оставям „Сухейли“ кротко да дрейфува, понеже щяхме да губим скорост. Вятърът духаше от запад, а аз се стремях да плавам на изток и освен това се надпреварвах с времето. Ако исках да победея, трябваше да пришпорвам яхтата доколкото ми стиска, ала честотата на бурите ме ужаси и аз почнах да разбирам какво е имал предвид Алек Роуз със своето предупреждение.

Гонитбата ме караше да стоя на тръни през целия ден, тъй като се опасявах да не прекаля, а нощем, когато вятърът винаги се усилваше, едва се въздържах да не намаля ветрилата. Спях напълно облечен върху пластмасовите туби в каютата, обикновено завит с брезент. Но тялото ми бързо изтръпваше в това положение, след което се опитвах да спя седнал. Известно време изкарвах така, ала рано или късно яхтата рязко се накланяше и аз политах от мястото си. Ако се загнездех в койката, при тревога не бих могъл да изскоча бързо оттам, а и без друго щях да бъда изхвърлен от постелята и запокитен в насрещната стена на каютата, в случай че яхтата получи тежък удар.

Поради липсата на добър сън доста се преуморих и станах раздразнителен; записката в дневника ми за 9 септември може би ще даде някаква представа за състоянието ми по това време.

9 септември 1968 г., 87-и ден

Събудих се накрая в 11:00 — спал бях три часа непробудно в койката. Вятърът беше спаднал, затуй се качих на палубата и вдигнах още ветрила. Клатушкането е много силно и е трудно да се стои прав в каютата, все пак успях да си стопля малко супа, а следобед със свръхчовешки усилия направих един пудинг със сливи, който беше голямо лакомство. Приготвих си ново питие: бренди, мед, гореща вода, захар и лимон, което беше чудесно на вкус и ме подкрепи. Необходимо ми беше. При ставането от сън се чувствавах много потиснат. При тия условия не мога да правя нищо. (Пиша тези редове късно вечерта, когато люлеенето едва забележимо е отслабнало.) Противното е, че в момента съм далеч от каквото и да е постижение с оглед на скоростта. Снощи похабих много нерви, като оставих кливера, и то за какво? — за някакви си (може би!) 20 мили в повече при добър късмет, а какво значение имат 20 мили, когато ти остават още 20 000?

Бъдещето не изглежда особено розово: перспективата да седиш тук подмятан нагоре-надолу в течение на следващите 150 дни и всеки път, щом излезеш да добавиш или отнемеш ветрило, да подгизваш във вода, не е никак привлекателна. След преживените четири бури ръцете ми са изранени лошо, пръстите ми са с обелена кожа и изпочупени нокти — болката в тях ме измъчва постоянно. Тялото ме сърби от непрестанното съприкосновение с морските дрехи и вече забравих откога не съм се мил като хората, та не е чудно, че се чувствавам мръсен. Психически и физически съм напълно изтощен, а в Южния океан се намирам едва от седмица. Струва ми се, че минаха години, откакто взех курса на изток, в действителност това стана миналия вторник — няма и шест дни, а ме очакват още 150... Дотогава ще заприличам на призрак. Чувствавам, че плаването дотук ми е достатъчно. Време е да се прибера в пристанище, да си направя една гореща баня, да си поръчам стек с яйца, грах и пресни картофи, после лимонов пай, кафе, коняк и пура и накрая един хубав, дълъг, непробуден сън, макар че — нека си признаем —

никак няма да е зле, ако завърша плаването успешно... С две думи, ето го моя проблем: остава ми да жадувам за края на рейса, но той е толкова далеч. Крайно ми е необходимо нещо, което да очаквам в по-близко бъдеще. Навярно Австралия, обаче и тя е най-малко на осем седмици път, и там няма да се случи нищо особено, достойно за очакване — само краткотрайна връзка с някой кораб, — а дори и тогава ще съм изминал едва половината разстояние до дома. Прекрасна перспектива, няма що; защо наистина не ме удовлетворява плаването с големи кораби?

Животът на тях може да е монотонен, но човек поне се отбива в пристанища, което представлява известно разнообразие. Дори един затворник в Дартмутския затвор не върши такава тежка работа; обществото не се интересува от него и той си има компания, все едно дали му е по сърце или не. Освен това се радва на сухи дрехи и спокоен сън. Любопитно ми е дали престъпността ще намалее, ако престъпниците бъдат осъждани да плават сами около света без спиране, вместо да ги пращат в затвора. Това означава десет месеца изолация и тежък труд.

Тази вечер наблюдавах доста странно явление. В 20:00 излязох да оправя „Адмирала“, за да се подобри ходът, и изведнъж ми се стори, че виждам някаква светлина пред нас. Отидох към носа и отново я забелязах: светеше съвсем ясно върху повърхността на морето. Бързо се приближи, като през това време се раздели на две и ние минахме по средата. Светлото тяло или по-скоро светлите тела представляваха два клиновидни луминесцентни къса, дълги около 75 см и широки в дебелия край 20 см, а в противоположния край изтъняваха докъм 10 см. Вероятно беше лептоцефал, но в такъв случай бе с необикновена форма.

Сега е спокойно, макар че с единия крак съм стъпил в камбуза, за да пазя равновесие, понеже все още се люлеем силно. Забележете, че напрежението остана неизменно в продължение на повече от двацет и четири часа. Вятърът като че ли се обръща, което е добър признак.

10 септември се падна също лош ден и дневникът отново отразява настроението на борда.

10 септември 1968 г., 88-и ден

Хубаво е, че съм може би по-скоро оптимист, или фаталист навярно ще е по-сполучливо определение, отколкото реалист, защото ако бях последното, след днешния ден спокойно бих могъл да се откажа. Все пак, като размисля, ми се струва, че вероятно съм реалистично настроен оптимист — всичко това, разбира се, е умозрително. Първо нека кажа, че денят не беше чак толкова лош: когато се събудих, времето беше сравнително добро и аз успях да направя наблюдения. По пладне се установи, че за последните два дни сме изменили фантастичното разстояние от 314 мили и сега се намираме право на юг от Кейптаун. Очевидно тази страхотна скорост се дължеше на многото опънати ветрила — и де да можех да я поддържам, ала поради инцидента, който ще разкажа, отсега нататък реших да ограничавам скоростта.

Привършил обедните изчисления за местоположението, аз тъкмо си приготвих сандвич от консервирано говеждо, когато забелязах, че сме се отклонили от курса повече от обикновено. Качих се на палубата да видя какво става и открих, че авторулевият се е счупил. В момента вятърът духаше със сила около 3 бала и ние се движехме доста бързо в погрешна посока, поради което свалих грога и бизана, като оставих само предните ветрила, за да стабилизирам положението.

След трудна схватка успях да спася останките от авторулевия и се залових да подготвя резервния за монтиране. Това съвсем не беше лесно, защото след благополучното освобождаване на болтовете, прикрепящи руля към балера, се оказа, че гнездото за стопорния болт на румпела е в ръжда, която се наложи да изстържа с вилица. После се опитах да монтирам цялото устройство от кърмата, ала само изкривих балера и тъй като при това

положение здравината му отслабваше, бях принуден да го изтегля на палубата и да го оправя, сетне се съблякох, отпих солидна глътка бренди, скочих зад борда и закрепих балера за поставката му. Дотук — добре, само дето горното описание се отнася за работа, продължила три часа. След като отново пуснах в действие „Адмирала“, опънах бизана и отидох да вдигна грота, но спирачният механизъм на лебедката отказа да захапе, та трябваше да оправя и него. Накрая гротът се закрепил, аз рекох да проверя курса и изкъртих капака на нактоуза. Оправих и това; беше се счупила пантата. Явно днес ми вървеше все да оправям по нещо, тъй че в момента най-безопасното място за мен беше в каютата, където и слязох, за да си сваря чаша говежди бульон и да изпуша една заслужена, струва ми се, цигара.

Авторулевиет ми даваше основания за тревога. Щом първият се счупи след 8000 мили плаване, от които едва около хиляда в пределите на Южния океан, колко щеше да издържи вторият? Причина за неприятностите очевидно беше балерът на руля, който не беше достатъчно здрав и натоварването бе прекомерно за него. Препускането през последните два дни се бе оказало непосилно за първия рул, а резервният беше направен по същия начин, тъй че несъмнено трябваше да намаля скоростта, ако исках да имам автоматично управление.

На другата сутрин залегнах и цял ден четох „Чифликът Орли“ на Тролъп. Този ход бе продиктуван от психологически съображения, понеже се чувствавах уморен и без особено настроение, но от опит знаех, че ако оставя належащите си задачи за известно време и помързелувам, скоро желанието ми за работа ще се възвърне. Привечер вече бях доста нетърпелив да се заловя с нещо, ала си наложих бездействие и, разбира се, на другата сутрин се събудих, обхванат от копнеж да се заема с поправката на счупения рул.

Поправката ми отне три дни. Старото перо беше безнадеждно разцепено, затуй направих ново от една тикова дъска, която извадих от койките. Балерът се беше пречупил по средата на перото и за да съединя двете части, отрязвах рамото на един френски ключ и сетне го

изпилих по ширината на балера така, че да служи като съединителна планка. Съединих прекършените краища и пробих дупки през балера и подложеното отзад рамо от ключа, след което ги занитих с парчета от 15-сантиметров пирон, нажежени на примуса. Получената конструкция изглеждаше достатъчно здрава, ала за всеки случай я укрепих с фибростъкло.

Докато се занимавах с авторулевия, излезе наяве може би най-сериозното поражение в резултат на понесения нокдаун преди няколко дни. Потеглил бях от Фалмът със 75 литра сладка вода в пластмасови туби и при преходите през Зоната на безветрие и областта на променливи ветрове успях да събирам доста дъждовна вода, тъй че не бях докоснал запасите си в танковете. Наблюдавайки поведението на „Сухейли“ в Южния океан, аз реших, че яхтата вероятно ще плава по-добре, ако повдигна малко носа ѝ, и затова почнах да ползвам вода от предния танк.

Съединих захранващата тръба с помпата и взех да тегля вода, ала кафеникавата и доста неприятна на мирис течност, която заизлиза, изобщо не приличаше на чиста питейна вода. Продължих да изпомпвам известно време с надеждата, че мръсната вода се е задържала в тръбата и скоро ще изтече, но тя си оставаше все такава. Сериозно разтревожен, проникнах до танка и отворих контролния люк. Вонята на трюмна вода ми подсказа недвусмислено, че съдържанието вътре е негодно за пиене. Пробвах другия танк; водата там беше в малко по-добро състояние, но едва ли ставаше за пиене.

Запалих цигара и седнах да обмисля положението. Като начало не чувствавах да ме обхваща паника. В пластмасовите туби имах повече от четирийсет и пет литра — достатъчно за четирийсет дни, без да си налагам ограничения. Кейптаун се намираще на 400 мили северно от мен, тъй че не бях в опасност. Второ: можех ли да продължа плаването? Мисълта ми беше насочена към дъждовете и градушките, които бяха придружавали депресиите през последните няколко дни. Очевидно валежите в Южния океан са изобилни, следователно ще бъда в състояние да събирам достатъчно вода, за да изкарам. И накрая разумно ли е да продължа, при положение че ще трябва да разчитам на валежи, за да поддържам живота си? Все пак имах четирийсетдневен запас вода в тубите, а в допълнение към това разполагам с триста кутии плодов сок и бира. Ако се стигне до най-лошото, бих могъл,

докато имам парафин, да дестилирам питейна вода, като варя на примуса морска вода и втечнявам изпаренията. Австралия беше на около петдесет дни път и както изглеждаше, можех да изкарам толкова време дори без да паднат никакви валежи, така че най-добре беше да продължа и да видя как ще се развият нещата.

Сега обаче и радиото взе да ми прави въртели. Не ми се удаде да осъществя запланувания сеанс с Кейптаун — аз ги чувах, но те мен — не. Поразтревожих се, защото досега винаги бях успявал да се свържа. Почаках да се мръкне — тогава условията за радиовръзка обикновено са по-добри — и опитах да подам повикване на честотата за бедствие. За голямо мое облекчение Порт Елизабет отговори моментално и аз бях в състояние да пратя радиограма до Нати Ферейра, с която го уведомявах, че сме получили повреда, но сме в безопасност, и че ще се помъча да се придвижа няколко градуса на север, за да потърся по-благоприятно време и да направя основен преглед на яхтата. Порт Елизабет настояваше да се обаждам на всеки осем часа просто ако нещо закъсам, но аз успях да ги склоня да се свързваме само два пъти на ден, за да не хабя акумулаторите. Тази вечер за повдигане на духа послушах Южноафриканското радио и попаднах на някакво журналистическо предаване, отнасящо се за 1947 г. В един момент споменаха, че зимата във Великобритания през тази година била най-студената досега, което много ме развесели, понеже съвсем ясно си спомних, че през въпросната зима имаше отлични условия за пързаяне с шейни.

Един ден по-късно узнах, че Чей Блайт бил принуден да спре в Ийст Лъндън. Последните вести за него гласяха, че преди три седмици се намирал около остров Тристан да Куня и аз тогава се питах на какво ли разстояние сме били един от друг по време на голямата буря. Сега вече знаех, че той сигурно е бил на около два дни пред мен. Три месеца продължи гонитбата ни с Чей и аз успях да намаля преднината му само с четири дни. Заради собственото си самочувствие съжалявах, че загубих спора с него.

В течение на два-три дни „Сухейли“ напредваше на североизток и времето чувствително се подобри. Отвори ми се възможност да подреда яхтата и да укрепя различните товари, за да не падат друг път така лесно от местата си. Самата яхта беше в добро състояние и аз реших да закърпя спинакера, защото щеше да ми трябва, ако времето се задържи хубаво. Ветрилото се бе разцепило по дължина и два от

ъглите му бяха откъснати; затова ми хрумна, че ще е най-добре да пришия въже по целия ръб. Очертаваше се приятно занимание и аз бързо се залових за него, преценявайки трудностите, свързани със запазването на равновесие по време на кърпенето.

В разгара на работата, когато вече бях пришил половината въже, което бях вързал за срещуположния край на каютата, за да го държа опънато и да не ми се пречка, пак се случи един от онези глупави инциденти, които сега може да изглеждат смешни, но тогава далеч не бяха такива. Бях се закрепил седнал в средата на каютата, като с едната ръка се държах, а с другата шиех. След като стигнах до края на шиенето, вързах възел с помощта на зъбите си и понечих да стана. Не бях се вдигнал повече от десет сантиметра, когато усетих болезнено подръпване в мустаците си. Съвсем бавно се помъчих отново да се изправя, но спинакерът взе да се дига заедно с мен и аз реших да изоставя опитите си. Със свободната си ръка заопипвах наоколо, та да открия причината за това безобразие, и установих, че мустакът ми е здраво вързан за спинакера. Обмислих за момент какво да правя и после се опитах да стигна най-близката точка, където бе захванато въжетото, ала не ми достигнаха цели трийсет сантиметра. Завъртях очи, търсейки ножа, но и той беше недостъпно далеч. Ето ти беля. Стоях като истукан, безнадеждно впримчен. Не можех нито да развържа, нито да прережа възела, който ме държеше в плен, а приближаваше време за бира. Имаше само един изход. Затворих очи, стиснах зъби и рязко дръпнах глава, разкъсвайки „оковите“. Заболя ме адски и очите ми се напълниха със сълзи, но скоро мина, при това се оказа, че симетрията на мустаците не се е нарушила особено — тутакси отидох при огледалото да се уверя. Поокастрих ги отгук-оттам с хирургическите ножици, а пък използвах случая и да се подстрижа.

Според адмиралтейските метеорологични карти към „Океанските пътища по света“ — книга, която не само дава най-добрите маршрути между отделните пристанища, но и предлага варианти за различните сезони — ние излизахме от областта около нос Добра надежда, където до десет дни в месеца вятърът духа с щормова сила. Бурите почнаха да стават по-редки; дори имахме няколко дни с наистина хубаво време, което ме въодушеви, а ми позволи и да проветри спалния си чувал и да изсуша торбата с мокри дрехи, които се бяха насъбрали, докато заобикаляхме нос Добра надежда.

Акумулаторите за радиоапаратурата се бяха изтощили съвсем и аз измъкнах агрегата на палубата веднага щом положението ми се видя благоприятно за това. Най-напред обаче трябваше да сваля главата на цилиндъра и да почистя клапаните, които се бяха задръстили, и сетне оставих мотора да работи цяла нощ. Ауспухът и заглушителят се бяха счупили при онова остро накреняване на „Сухейли“ и сега шумът беше потресаващ. През нощта вятърът постепенно се вдигна, но аз исках на всяка цена да заредя акумулаторите и не изключих агрегата, макар че не ми даваше да мигна. Пак през нощта отидох в машинното отделение да проверя мощността на акумулаторите с ареометър и докато се занимавах с тая работа, „Сухейли“ се обърна напречно пред една вълна, наклони се и аз политнах. Ареометърът беше в ръката ми и от сътресението в лицето ми пръсна малко киселина и попадна в лявото ми око. Измъкнах се колкото можах по-бързо от машинното и се втурнах на палубата. Кокпитът беше заят, гребнах шепа вода и я плиснах в очите си. Продължих да ги обливам в продължение на около пет минути, после слязох долу и ги измих със сладка вода.

Лявото ми око беше почнало да смъди още преди да го наплискам, а сега зачука болезнено. Намерих аптечната и извадих антисептичните очни капки. Огледах окото в огледалото, но не успях да забележа нищо тревожно. Според „Медицинския наръчник на корабния капитан“ след подобен инцидент окото трябвало да почива. Едно от нещата, които бях забравил при подготовката на медицинските си принадлежности, беше тампонът за очи, тъй че трябваше да направя цяла превръзка около главата, хем под неудобен ъгъл, за да оставя дясното си око открито. В резултат добих много пиратски вид, но без никакъв практически ефект — с превръзката изкарах само една нощ, понеже ми пречеше. А тази нощ не беше хич приятна; нямах понятие от степента на полученото увреждане и тъй като имам силно развито въображение, почнах да си мисля дали няма опасност да загубя зрението на лявото си око. Обсъдих възможността да се върна в Дърбан, ала капитан Кинг и Бернар Моатесие бяха по петите ми, аз бях начело и запазвах все някакъв шанс за успех — значи си струваше да жертвувам едно око заради него, т.е. продължавам. Оказа се, че окото не е засегнато сериозно: към края на седмицата престана да чука и оттогава не се обади повторно.

Когато „Сухейли“ се обърна напречно на вълната, агрегатът бе целият заят и обърнат в кокпита, поради което реших да прекратя дейността му за момента и го свалих долу. Преди да заработи отново, трябваше да го подсуша и почистя. Друга загуба бе разлятата дестилирана вода, предназначена за акумулаторите. Така се случи, че остро килване на яхтата завари тубата отворена, без капачка, и тя, естествено, полетя. В стремежа си час по-скоро да измия окоето си аз не забелязах какво е станало, а когато открих обърнатата туба, съдържанието ѝ вече беше изтекло в трюма.

На другия ден, моя стотен ден по море, се намирах на около 1400 мили източно от Кейптаун.

22 септември 1968 г., 100-тен ден

Последен ден на южната зима.

Със събуждането си открих, че напредваме на север — скочих и направих поворота. През нощта лошо си ударих лакътя, а освен това имам многобройни други контузии и око, което чука, тъй че се чувствавам, сякаш снощи съм се бил десет рунда с Касиус Клей. Вятърът е спаднал; вдигам още ветрила и се връщам в леглото. Там е топло и сравнително сухо, а моята умора е голяма. Събудих се отново в 14:00, за да разбера, че се надига нова буря, този път от северозапад, и в резултат се налага пак да обирам ветрила. Рифоването вече не е никак лесна работа. Ръцете ми са крайно изранени и покрити с пришки, поради което въртенето на ръкохватката е същински ад. Днес забелязах, че около седем сегарса (пръстени, с които ветрилото се захваща за гротмачтата) са се откачили или изпаднали — щом вятърът отслабне, първата ми работа ще е да се занимая с тях. Вдигнах се в 20:00 и си направих порция ризото, сетне полях стотния ден по море с кутия плодов сок и наново легнах. Този режим може да изглежда прекалено лентяйски, но аз исках да дам колкото е възможно по-голяма почивка на окоето си; за да се добие някаква представа колко бях изтощен, ще кажа, че при всяко поредно лягане заспивах моментално и будилникът

едва успяваше да ме събуди. Скоро времето би трябвало да се подобри, тъй като барометърът постоянно се вдига. Отпочинал добре, аз се надявах в близките дни да се занимая с някои от работите, които беше необходимо да свърша. Навих часовника да звъни малко след полунощ — може би тогава ще има възможност да се опънат още ветрила.

Очевидно се опитвах да се самоокуражавам със заглавията, вписани в дневника. Записката за 23 септември, сто и първия ми ден, започва с „Първият ден на пролетта, хей-хоп!“ и продължава:

Станах след полунощ и заварих значително по-тихо време; затуй вдигнах още ветрила и легнах пак. Събудих се отново малко след 07:00, за да разбера, че сме в пълно затишие и вятърът като че ли се кани за пореден път да обходи всички точки на компаса. Закусих набързо — кафе, конфитюр от сливи, — сетне направих наблюдения и свалих грота; за пръв път от началото на плаването това ветрило слезе от мачтата. Цяла сутрин се занимавах с укрепване на наличните сегарси и замяна на липсващите седем, два от които бяха останали при топа на мачтата. За целта използвах найлоново рибарско влакно, португалско производство, което бях купил от Лоренсо Маркеш, когато се отбихме там с кораба „Конгела“. Това влакно е по-качествено от произвежданите във Великобритания. Надявах се, че ще издържи. Свърших работа тъкмо навреме, за да взема меридианната височина. За два дни бяхме изминали 243 мили — не е толкова зле, като се има предвид, че вятърът на два пъти отслабва. За обед си сготвих ястие с къри. Ставам майстор на тази гозба, ала за по-добри резултати е необходим лук. Де да можех да готвя ориз; на миналото пътешествие Крис му бе хванал цаката. След това се залових за работа: смених фала на стаксела, понеже старият се беше протрил; натегнах лявата топова ванта; обиколих яхтата и смазах каквото сметнах за

необходимо с масло и грес; също пристегнах палубния рим за левобордовия шкот на щормовия кливер. Римът и откъм десния борд се нуждаеше от укрепване, понеже непрекъснато излизаше, но там беше много мокро и го оставих за друг път. После пуснах агрегата: слава богу, тръгна въпреки получените удари от обръщането му в събота.

Акумулаторите се зареждаха безкрайно бавно — някъде явно имаше дефект, ала не можех да го откроя. Отказах се да слушам вечер радио, за да пестя енергия. Току-що напълних агрегата отново с гориво — трето пълнене за днес, а акумулаторите още не са достигнали 1200; все пак вече приближават. Ще го оставя да работи, докато смелостта ми позволява, но няма да допусна повторение на съботното представление. Приличаше на сцена от „Залезът на боговете“; яхтата препуска лудо по вълните, които се разбиват в носа ѝ, а воят на вятъра в такелажата почти надмогва рева на лишения от заглушител агрегат.

Днес реших да запаля двигателя, тъй като повече от два месеца беше бездействувал. Първо се помъчих да го запаля ръчно и в усилието си дори изкривих дръжката на френския ключ, което ми подсказа каква сила упражнявах върху него, но така или иначе нищо не се получи. Проверих всички цилиндри — налятото масло не беше изтекло. Проверих скоростната кутия — беше чиста. Казах си, че при следващото затишие ще сваля стартера да видя дали причината за засечката не е там. Каквато и да бе повредата, грешката бе моя, че не го палех всеки ден. Вече ми се струпа толкова работа на главата, че трудно можех да я свърша наведнъж, дори да го нямаше това — едно нещо повече или по-малко, не е ли все едно!

Както очаквах, вятърът обходи всички точки на компаса и ако нещата се развиват според обичая, довечера ще се надигне нова буря — все пак днес времето ми позволи да се занимавам с това-онова, за което съм му много благодарен.

Бих искал сега да поработя малко с книжа, но когато духа, писането не е лесно и макар че окото ми изглежда наред — в момента го чувствавам, сякаш само нещо ми е влязло вътре, — не ми се ще да рискувам, като чета или пиша на лампа.

Един ден по-късно като че ли станах доста приказлив:
25 септември 1968 г., 103-и ден

Събудих се в 08:00, за да открия, че се движим на северозапад. Не знам кога вятърът се е обърнал от юг-югоизток, понеже през по-голямата част от нощта спях, или по-скоро изкарах в просъница. Не спях добре и непрекъснато се будех, ала не напълно и без да съзнавам какво става около мен. Направих поворот и добавих известно количество ветрила; движението ни е крайно непохватно. Сутринта преваля, но аз не успях да събера никаква вода, защото ветрилата са навити на гиковете и почти всичкият дъжд изтича встрани поради неудобния ход на яхтата. За да се хване дъждовната вода трябва да са навити към подветрената страна на гиковете. Бизанът може да се рифова само по един начин и затова хваща вода единствено когато сме на ляв халс. В момента гротът се случи рифован по същия начин като бизана.

В продължение на десет минути окъпах секстанта на дъжда, а сетне извадих една памучна риза да го обърша. Ризата по чудо беше останала суха и от нея се разнасяше приятен аромат на сапун. Това извика у мен спомени за един живот, който вече почти напълно съм забравил, живот, при който хората всеки ден се потапят в специални съдове с гореща сладка вода — странен навик, който едва ли може да е здравословен, — спят на пружинени кревати с чисти бели чаршафи, обличат необикновени дрехи при лягане в леглото и най-чудатото от всичко, преди да седнат да ядат, прехвърлят храната си от готварската тенджера в чиния!

Помня, че веднъж четох в едно списание на застрахователна компания някакъв материал за „лошите“ дни на човек. Сигурно днес за мен е такъв ден. Следобед „Сухейли“ кротко направи поворот и понеже едва напредвахме, аз я оставих на ляв халс, за да събера дъждовна вода. Когато откачих пълната кофа, тя се изплъзна от ръката ми и падна на палубата. Успях да я уловя миг преди да замине зад борда. Имах всичко на всичко две кофи, та реших да се откажа от това начинание и обърнах халса. Вятър кажи-речи нямаше и човек трябваше да бъде бирманска богиня, за да запази равновесие (мъртвото вълнение силно клатеше и люлееше „Сухейли“), камо ли да върши нещо! Сетне ми се прииска да изпия паша кафе, но разбира се, и тук нещата тръгнаха наопаки. Първо сипах малко дървесен спирт в примуса, та да го загрее, ала той не се загрее достатъчно и трябваше да добавя още спирт. Докато наливах, яхтата се накрени и аз политнах. Спиртът плисна от тенекията върху примуса и ръката ми. Тутакси избухна пламък, който съумях да потуша, преди да е нанесъл някакви щети, но междувременно спиртът в примуса естествено беше изгорял и трябваше да започна всичко отначало. Този път примусът се запали и аз сложих чайника да заври. До този момент примусът никога не беше се наклонявал застрашително, обаче сега кой знае защо се килна и чайникът се катурна, при което пламъкът угасна и литър сладка вода отиде зян. Вече наистина загубих самообладание, грабнах херметическата тенджера и я стоварих върху примуса — действие, което не се отрази добре и на двете съоръжения, ала на мен ми възвърна спокойствието и аз подех процедурата отново. Изглежда, бях всял ужас у всичко, защото този път мина без емоции и най-сетне сполучих да си сваря кафе. Струва ми се, успях да поставя взаимоотношенията ни с примуса на принципа, че щом искам от него да работи, за предпочитане е да работи, ако не желае да си има неприятности!

Докато се мотаех на палубата, забелязах, че на грота се е появила цепка. В момента нямах възможност да я закърпя както трябва, но за да не ѝ позволя да се удължи, все пак взех иглата и канапа за кърпене на ветрила. За половин час ми се удаде да направя четири бода — истинско постижение при това люлеене на яхтата.

Понастоящем „Сухейли“ се движи в посока между север и запад и проклет да съм, ако вдигна още ветрила в опит да подобря нещата — барометърът продължава да пада и аз съм готов да заложа последния си шилинг, че щом увеличи ветрилната площ, вятърът тутакси ще се засили, а за да рифоваш грота с гаечен ключ, ти трябва цяла вечност.

Последната забележка за рифоването с гаечен ключ се отнася до загубата на рифоващата манивела, която бях изтървал зад борда преди няколко дни, подхлъзвайки се по мократа палуба. Да се рифова с помощта на гаечен ключ, се оказа крайно муден процес и аз реших да видя дали няма да мога да си приспособя нова манивела. Какви ли не идеи ми хрумнаха, но в края на краищата се спрях на варианта с такелажния винт, чиято вътрешна обиколка беше същата като тази на рифоващата манивела. Налагаше се винтът да придобие четвъртита форма; за да постигна това, прерязах долната му част наполовина и го нагрях на примуса до червено. После се заех да го изчукам, което не стана отведнъж, понеже металът изстиваше и трябваше да повторя неколkokратно операцията, докато получа желаната форма. Накрая се наложи да изпиля малко ъглите, което ми отне време, ала в крайна сметка приспособлението стана. Проблема, каква да бъде ръкохватката, разреших, като извих винта и поставих в края му болт и... готово! Имах рифоваща манивела. Тази работа ми достави голямо удоволствие и ме доведе до неизказано добро разположение на духа.

Към края на септември вече бяхме изминали 3000 мили в Южния океан и загубих връзка с радио Кейптаун. Доколкото можех да разбера, моят предавател беше блокирал скоро след голямата буря. По предварителен план трябваше да се свържа с радиостанцията на Перт в Западна Австралия, ала не бях в състояние да установя контакт — когато на последния сеанс се опитах да вляза във връзка с Кейптаун, в

продължение на половин час чувах как ме викат, но очевидно те не ме чуваха. Радио Кейптаун прояви голяма отзивчивост и ми оказа немалко съдействие при прехода ни през неговата зона и аз не желяех отношенията помежду ни да приключат така мълчаливо.

През следващия период с хубаво време разглобих предавателя, почистих наслоената сол и се помъчих да открия повредата, но със същия успех бих могъл да направя опит да съставя железопътно разписание: първо на първо, комуникационната схема приличаше на неизбродим лабиринт, и второ — аз не съм електротехник. Смених лампите и отново пробвах дали предава, ала предпазителите гръмнаха, преди да е потекла електроенергия в апарата. Два дни се мъчих да разбера какво му е на това чудо и накрая бях принуден да се призная за победен.

След като не успях да задействувам радиоапаратурата при сравнително по-благоприятните условия за връзка, каквито се създават извън зоната на нос Добра надежда, аз реших да предприема нов опит да запаля двигателя. Демонтирах електрическия стартер и пряко упражних натиск върху маховото колело. Изчислих, че ще трябва да предизвикам въртящ момент със сила поне половин тон, ако изобщо искам да помръдна маховика — това беше постигнато посредством сложна система от лостове, която би изпълнила Емет със страхопочитание. Основната трудност бе в намирането на опорни точки и в един етап от работата цялата система се срути и десният ми показалец бе резнат до кокал. Дезинфекцирах раната и сетне попих кръвта. Пластирът не искаше да се залепи за кожата и видях голям зор, докато превържа порязаното място. Накрая намерих чифт дебели кожени ръкавици, сложих ги и така поднових опитите си да „вразумя“ стартера. Този път маховикът мръдна, което ми донесе огромно облекчение, понеже кой знае какво щях да правя, ако не бях успял да го раздвижа. Да се разглоби целият двигател при това разбъркано море би било невъзможно:

Загубих четирийсет минути, додето направя един оборот, но после колелото взе да се върти по-леко и аз реших, че си струва да пробвам на автоматично запалване. За около една минута включих отделения стартер на

резервните акумулатори, колкото да се уверя, че е наред и да му дам възможност да се разработи; след това го съединих с двигателя. Тръгна! Движи се. Бавно, тромаво, но се движи. Извадих свещите, тъй че да освободя стартера от усилието да преодолява компресията, и дизеловото гориво, което бях налял преди няколко дни, почна да излиза във вид на гъста мъгла. На бърза ръка се евакуирах от машинното отделение и извадих шишето с уиски. Ако и утре няма вятър, ще се помъча пак да запаля двигателя и ще го оставя да поработи час-два. Ще трябва да се преодолее грамадна въздушна тапа, а това винаги ми е създавало главоболия.

Тази вечер не се чувствавам ни най-малко изморен. Пуснах магнетофона и съм предоволен. Опитвам се да не мисля за пълната липса на ход. През деня хвърлих зад борда един празен книжен чувал от картофи, първият от трите свърши, и час и половина по-късно го видях отдалечен едва на 20 метра от яхтата!

1 октомври 1968 г., 109-и ден

Цял ден безветрие. Дневното колебание на барометричното налягане ми даде известни надежди — вятърът се вдига толкова бързо, — но въпреки поривите сутринта, които размърдаха яхтата, вятър имаше много малко и денонощният пробег от 81 мили красноречиво го показва.

Довечера в полунощ ще станат четири седмици, откакто пресякохме Гринуичкия меридиан, и би трябвало да се намираме на 66° източна дължина (приблизително на 600 мили западно от остров Св. Павел), т.е. бяхме преодолявали средно по 16,5 градуса на седмица, което в тази ширина прави 740 мили. През последните десет дни средната ни скорост бе паднала рязко. С това темпо ще стигнем Мелбърн на 6 ноември. Тази вечер вдигнах „Големия“, с обърнат долен край наляво; това малко подобри нещата, но ще бъда наистина доволен, когато

спинакерът е готов. Занимавам се с него и по цял ден, ако съм свободен.

Снощи ми беше ужасно трудно да заспя; измъчвах се от мудното ни напредване — подобни неща много ме разстройват. Обикновено го забелязвах по краката си; имах чувството, че копнеят за движение — същото е, когато си се катерил цяла седмица в планините и краката ти толкова привикват на това действие, че не искат да го прекъснат. В 03:00 най-сетне заспах и се събудих малко след 09:00, тъкмо когато направихме поворота. Вятърът беше толкова оскъден, че дори под всички ветрила яхтата едва се влачеше...

С изключение на „Големия“, останалите ветрила сега са обърнати към десния борд, макар че би трябвало да се движим малко на юг. Причината за това несъответствие е във флюгерите на авторулевия — левобордовият действа по-добре от деснобордовия, който заяжда, и аз не мога да рискувам рулят да блокира при 270 квадратни метра ветрила на мачтите.

Днес се запъна и левобордовата фалова лебедка, тази, която използвам за вдигане на щормовия кливер и на „Големия“. Стъпил бях отгоре ѝ, за да мога да достигна подвижния плъзгач на гика, и не щеш ли, тя се завъртя въпреки спирачния механизъм. Безцеремонно бях отхвърлен встрани и се намерих на палубата. Надигнах се, мърморейки по адрес на родословието на фаловата лебедка, грабнах една отвертка и я атакувах фронтално. Спирачката проработи!

Носът на „Сухейли“ пак изглежда потопен във водата малко повече, отколкото трябва. Не знам защо — не съм прехвърлял никакви товари в предната част. Утре ще пресипя в пластмасовите туби част от бензина в тенекиите на бака. Налага се да внимавам с разхода на бензин — останали са ми само стотина литра и ако не успея да оправя двигателя, няма да имам запаси за произвеждане на електроенергия. Престанах да слушам радио с цел да пестя ток, но ми се струва, че така или иначе накрая ще бъда без

радиовръзка за няколко седмици, ако въобще апаратурата издържи до края.

Прекрасна нощ: вятърът незначително се усили и в момента се движи с около 4 възела, навремени дори с 5. Грее ярка пълна луна. С малко късмет след месец по това време ще се намираме на няколко дни от Мелбърн. Тогава пак ще бъде пълнолуние и ако не друго, поне ще се забелязваме, в случаи, че около нас има кораби.

Хората говорят за пусто море и небе, ала от собствен опит съм установил, че в повечето случаи се забелязва все пак някакъв живот. Има безброй видове морски птици, които прекарват целия си живот, с изключение на размножителния период, далеч от сушата. По време на плаването ми най-често срещаните пернати бяха буревестникът и албатросът. Буревестникът изглежда прекалено пухкав и нежен, за да живее при такива безмилостни условия, и все пак дори при най-кошмарно време може да го видите как лети ниско над водата, при което незабавно реагира на променящия се въздушен поток — промени, причинени от вълните, надигащи се на сантиметри под него, — и протяга тънкото си, крехко краче, за да чувства какво разстояние го дели от вълните. Старите моряци, които са наблюдавали как тия птици следват дирята на техните кораби за къшей отпадъчна храна, ги наричали „пилците на мама Кари“ — наименование, което вероятно произхожда от „Мадре кара“ или „Матер кара“, т.е. Скъпата майка, или Дева Мария.

Албатросите са едни от най-изящните птици. Гледах ги как без усилие размахват крилетата си срещу силния вятър, а сетне се обръщат и планират по него ниско над вълните. Преди да ги разгледате отблизо, никога не може да оцените големината им. Размах на крилетата от 180 до 240 см се смята за нещо обикновено. През по-голямата част от плаването бях оставил зад кърмата да се влачи влакно с рибарска кука и стръв на края, която така неудържимо изкушаваше албатросите, че аз се принудих да махна куката, за да не се наранят, но примамката запазих, защото птиците ми доставяха огромно развлечение. Те, изглежда, не разбираха, че стръвта се движи, понеже кацах на водата и се опитвах да клъвнат примамката, обикновено без успех; сетне се

вдигаха над повърхността с полуразперени криле и кръжаха, надавайки раздражени крясъци. По настроение цялата картина много напомняше на историите с патока Доналд и често пъти лудориите на албатросите ме караха да избухвам в смях. Само не можах да проумея защо не обръщат внимание на консервираното говеждо месо, което им хвърлях!

Когато е кацнал на водата, албатросът прилича досущ на дронт^[1]. Албатросите често спят върху морската повърхност и неведнъж по време на плаването около носа на яхтата настъпваше ненадеен смут, причинен от внезапното събуждане на някой албатрос, смушкан нелюбезно от „Сухейли“. Струва ми се, че тия птици дремят дори във въздуха, защото веднъж една се блъсна право в мачтата. Ударът разтърси цялата яхта и ме застави да се втурна презглава на палубата, където се появих тъкмо навреме, за да видя как албатросът се съвзе на няколко крачки от водата и отлетя нехайно, сякаш нищо не се е случило. Във връзка с албатросите има какви ли не суеверия. Едно от тях е, че моряците никога не бива да ги убиват. Ала то трябва да е сравнително ново, защото едно от названията, дадени на вид, който се среща в Южния океан, е „овча кожа“ — прозвище от времето, когато моряците са си правели жакети, украсени с пера от албатрос.

За да се отдели от морската повърхност, албатросът се нуждае от засилване и в усилието си да се издигне във въздуха прилича на тежко натоварен бомбардировач, който набира скорост по пистата. В епохата на големите баркове с метален корпус, плавали до Индия, Китай, Австралия и обратно, любимо забавление на моряците е било да уловят някой албатрос за галеник. Можели да го пускат свободно да ходи по палубата, тъй като фалшбордът не му позволявал да отлети, обаче злият му нрав и острият клюн не са особено подходящи достойнства за един галеник.

Лично аз никога не се опитах да хвана или убия албатрос. Тъй като бях сам-самичък сред една враждебна действителност, струва ми се, изпитвах близост с всяко живо същество — въпреки че положително щях да прибягна към лов, ако бях закъсал за храна.

Редовни гости ни бяха делфините и китовете. Винаги посрещах с радост делфините — освен че ме привличаха като топлокръвни същества с изключително висока интелигентност, голяма наслада бе за мен да ги наблюдавам как профучават край яхтата и маневрират с

такава пъргавина, че изобщо не се докосват помежду си, макар и морето да изглежда задръстено от тях. От китовете обаче се боях. Срегнах много екземпляри от различни видове, повечето по-големи от „Сухейли“, та трябваше да се моля любопитството им да не ги подтикне да се приближат прекалено много до нас. За един едър син кит няма да е необходимо особено усилие, за да обърне яхта с размерите на „Сухейли“. Но както бе и с птиците, и с делфините, винаги малко се натъждавах, когато китовете си отидат, независимо че не можехме да общуваме, чувствавах, че трудностите пред нас са общи.

Все още не се съмнявах в точността на моя секстант. Въпреки че рядко ми се налагаше да правя корекция в курса, оставаше опасението, че все пак има малка грешка, която макар и да не се проявяваше при досегашните географски дължини, постепенно нараства с увеличаването на наблюдаваната меридианна височина. Приблизително по средата на пътя между нос Добра надежда и Австралия се намират две самотни островчета: Амстердам и Св. Павел. Реших да проверя навигацията си, като се отправя към островите, за да видя дали ще ги забележа, когато очаквам. Ала едва бях взел това решение и жалкият през последните няколко дни вятър се усили от север и за да развия колкото е възможно по-голяма скорост, трябваше да държа курс, който ме отпрати доста на юг от островите. Нямах особено значение, понеже така или иначе щях да разбера дали имам грешка, щом приближа Мелбърн, но ми се струва, че лекото разочарование, което изпитах, най-вече се дължеше на факта, че много ми се щеше да зърна тези два абсолютно необитаеми острова.

В продължение на четири дни плавахме бързо. Оставих просторния летящ кливер, „Големия“, вдигнат дотолкова, доколкото ми позволяваше смелостта, всъщност повече, отколкото трябваше, защото загубих повече от половин час за прибирането му, след като най-сетне реших, че вятърът се е вдигнал достатъчно. Това ветрило не е лесно за сваляне и при най-благоприятни условия, понеже е много здраво закрепено за края на бушприта, а тази обвръзка трябва да се освободи, преди да можеш да започнеш спускането на ветрилото. Изхитрил се бях да вържа късо въже за външния край на ветрилото, тъй че с негова помощ да го обирам, ала в случай че яхтата се отклони от курса и ветрилото се издуе, въжето тозчас щеше да бъде изтръгнато от ръцете

ми. В момента бях допълнително затруднен от раната си на ръката, която се мъчех да опазя; обаче въжето я разкървави твърде скоро и ме отърва от мисълта да се грижа за нея. Дотогава ветрилото вече се беше издуло извън обсега ми на действие, а аз нямах сили да го изтегля, затуй просто отдадох фала и се помъчих да го придърпам, преди да е отишло във водата. Не бях достатъчно бърз и дори нищожната част от ветрилото, която попадна в морето, се оказа твърде тежка за мен, така че целият кливер се изплъзна от ръцете ми.

Междувременно мускулите ми бяха натезали като олово и се задъхвах от усилие, но или трябваше да прибера ветрилото, или да го жертвувам. Не можех да оставя „Сухейли“ да тегли тая гигантска плаваща котва, иначе нещо неминуемо щеше да се случува. Криво-ляво успях да придърпам единия край на палубата, освободих го от такелажа и го пуснах отново в морето. По този начин напрежението намаля, понеже освободеният край сега се отдалечи назад към кърмата. Повторно напрегнах всичките си сили и сантиметър по сантиметър изтеглих кливера на борда. Към края на борбата пръстите ми вече изобщо не държаха, капчица сила не беше останала в тях и аз трябваше да боравя с ръцете си като с куки. Вятърът на няколко пъти подемаше спасената част от ветрилото на палубата, издуваше го и ме омотаваше цял в него, та се налагаше да сядам отгоре му, за да го задържа. Най-сетне целият кливер беше на борда; сгънах го на две на три и се друснах съсипан върху купа. Сигурно съм седял така пет минути. Бях напълно изтощен и дори нямах сила сега, когато опасността отмина, да вдигна ветрилото и да го сваля долу.

Вятърът не спираше и затрудняваше живота ми, ала аз се научих как да поддържам висок дух:

5 октомври 1968 г., 113-и ден

Движим се добре; тази сутрин ми отиде един час, додето успея да си приготвя малко овесена каша; първо се обърна чайникът, после разсипах захар върху радиото. За щастие последното злополучие ме извади от равновесие, та ми се удаде все пак да си направя каша.

През по-голямата част от деня държах магнетофона включен, да ми свири; с него каютата изглежда по-уютна и

не толкова празна. Жалко наистина, че нямах време да направя повече записи, преди да отплавам — вече знам думите на всички песни. Едно нещо ме смущава. Не мога да разбера първия стих на „Аз съм пиратски крал“; надявам се, че Кей знае тая песен, та ще можем да я включим в нашия репертоар за плаването от Фалмът до Лондон. Боже, как мечтая за това пътуване. Ще се заредим с бира и ще вземем курс към плитчината Паркър, южно от Дъндженес. Така ще бъдем далеч от корабния трафик.

Ще ми се морето да се успокои поне малко. Необходима ми е промяна. Всеки път, щом се загледам в килватера, си мисля за другите кораби и колко по-големи са браздите, които оставят. С това темпо ще съм щастлив, ако стигнем Мелбърн към 7 ноември — макар и да е късно.

А на другата вечер, както си лежах в койката, изведнъж нещо се стовари със страшен трясък върху покрива на каютата. Погледнах през светлинния люк и забелязах, че гикът на грота е паднал много пониско от обичайно. Премалаял, аз се изкатерих на палубата и открих това, от което се боях най-много — гротовият патентриф се беше счупил.

6 октомври 1968 г., 114-и ден

01:30. И така, може би това е краят на цялата история. Все още не знам; трябва да премисля. Както се и опасявах, челюстта на гротовия патентриф се е разцепила. Току-що се върнах в каютата, след като вързах края на гика за мачтата и взех три рифа с помощта на рифщерите. Все още можем да плаваме нормално, ала ако възникнат допълнителни затруднения, нещата ще се усложнят: сега мога да рифовам грота най-много с три рифа — ако се наложи да го оберя повече, ще трябва направо да го прибера. Не се чувствавах особено унил, нито дори ядосан. Явно си давах сметка, че случилото се беше неизбежно; във всеки случай го приемах за такова. Предполагах, че ще съумея да приспособя нещо, но точно какво — в момента

не знаех. Защо не оставих на борда някои вектори от предишното плаване? — дойде ми наум нещо, което би било идеален заместител. Но както и да е, изпивам чашка бренди и после си лягам — ще се моля да не направим поворота. За да стане още по-забавно, барометърът пада. Ако поговорката, че злините идват по три наведнъж, е вярна, значи вече можем да бъдем спокойни — това е третото нещо, което се случува.

Спах до 08:30. Цяла сутрин беше прекалено ветровито и изобщо не помислих за развързване на откачения гик; прекарах времето в търсене на болтове и парчетии, които биха могли да ми послужат при поправката на патентрифа. Най-простото решение, изглежда, бе да се пробие старата челюст и да се фиксира към пръстена на мачтата. Така гикът пак би могъл да се върти. Подир пладне условията се подобриха за известно време и аз можах да сваля челюстта. Съединителната част на челюстта се случува на мястото, където се приковава. Цял следобед пробивах останките от нея. Сега вече се отказвам, защото не виждам добре и ми останаха здрави само три свредела. Гнездото на съединителната част стига на около 6 милиметра от края на метала, което облекчава задачата ми, понеже самите челюсти изглеждат закалени. Най-големият ми свредел е с диаметър 6 мм, тъй че ще трябва да изпиля последното парче. Доста време ще ми отнеме цялата тая работа. Атмосферните условия не ми съдействуват. Вятърът все още е силен, а при това поведение на барометъра, който продължава да пада, възможно е само да се засили още повече. Вълните са неприятни и ние се клатушкаме много. В движението си „Сухейли“ се колебае между изток и юг. Цяло чудо е, че нищо не се е скъсало досега. Талазите непрестанно ни подмятат и средно всеки пет минути някоя вълна се разбива върху яхтата.

Вече втори ден не успявам да видя слънцето и един бог знае къде сме. Във всеки случай трябва да сме доста на юг от островите.

Тази вечер се чувствавам изморен и малко потиснат. Това безкрайно блъскане ме тормози; „Сухейли“ е здрава яхта, но всичко си има предел. Пак не ми върви: снощи се подхлъзнах при бизана и лакътят ми попадна в една закърпена цепка, при което шевовете се скъсаха. Струва ми се, че сега не съм способен да насмогна на работата, която непрекъснато ми се отваря; ще ми се да съм бодър и да имам няколко дни прилично време.

В допълнение към неприятностите вятърът се задържа силен, тъй че не бях в състояние да се заема с поправките.

7 октомври 1968 г., 115-и ден

Събудих се в 06:00 и проверих курса (който бе на югоизток); преди отново да се мушна в чувала. Дремах до 06:35, когато вятърът се усили и ходът на яхтата стана неравен. Както бях уморен и малко объркан, ми трябваше цяла минута, за да се убедя, че просто не съм проверил добре курса при първото си ставане. Погледнах компаса и тутакси скочих от леглото. Съвсем явно напредвахме на север. Качих се на палубата и се огледах. Морето вече беше побеляло от пяна и като че ли продължаваше да се влошава. Чувствавах как вятърът се засилва. Бързо свалих стаксела, обрах по-голямата част от бизана и после направих поворот, като гледах да бъде колкото е възможно по-внимателен с гика на грота. Навън беше мразовито; температурата всъщност бе плюс 4 градуса по Целзий, ала при сила на вятъра 10 бала студът е трудно поносим. Шмугнах се долу и измъкнах четвърт бутилка бренди, която ми помогна да се почувствувам по-добре, и сетне се върнах на палубата. Гротът бе почнал да се цепи по шкаторината, затова го свалих и яхтата заплава далеч по-успешно, макар че продължаваше да се движи твърде бързо за мен, особено при тия мръсни насрещни вълни. Прибрах и останалата част от бизана, като оставих вдигнат само щормовия кливер, а после хвърлих оранжевия перлин със

завързани краища за борда. Въжето и в покой можеше да плава по водата, но сега летеше! Вързах една осморка на гротшкота и го пуснах зад борда, сетне направих същото с шкотите на бизана, кливера и щормовия кливер. Край яхтата се образува едва ли не килим от въжета! Междувременно барометърът беше започнал да се вдига. В 06:40 показваше 1008, в 09:00 — 1010, което бе успокояващо. „Сухейли“ изглеждаше съвсем наред и аз слязох в каютата да си наляя чаша кафе от термоса. Беше поизстинало, та го подгрях естествено с остатъка от брендито. Изядох половин пакет фурми, три шепи фъстъци и шест стимулиращи храносмилането бисквити и тъкмо се канех да се пъхна някъде на топло, когато ни шибна една напречна вълна. Накренихме се на около 90 градуса и се изправихме моментално. Доста неща се поразместиха, ала не чак дотам като при предишния случай. Проверих положението на палубата — всичко беше стабилно, затуй прибрах каквото имаше и се настаних в спалния чувал. Не ми оставаше нищо друго, освен да бездействувам и да се моля за по-добри дни. Станах отново в 11:00, когато вятърът вече бе отслабнал значително — силата му падна до около 7 бала — и се заех да вдигна стаксела, също вдигнах малко от бизана. „Сухейли“ не се нуждаеше повече от въжетата зад борда, затова прибрах и тях. Не можех да се занимавам с грота, защото на палубата беше прекалено мокро и по тази причина се залових с челюстите на патентрифа. Извадих късмет, че намерих още един свредел, хем остър, а скоро открих и нещо друго: челюстите не бяха закалени; затруднението идваше от тъпите свредели. В 17:00 поправката беше завършена; монтирах патентрифа и върнах гротгика на мястото му. Само един от зъбците му се беше повредил от удрянето в мачтата, но се оправи, след като го изпилих.

Единствените ми болтове, които можеха да свършат работа, не бяха достатъчно дълги, за да обхванат и двете скоби на мачтата, и просто трябваше да се надявам, че едната скоба ще издържи напрежението. Използваните

болтове получих от татко във Фалмът. Джим (Френд) ги намерил у дома и ги пратил по него. Не знам какво щях да правя без тях.

Щом свърших с патентрифа, почнах да кърпя ветрилото. Успях да съшия двата края и средата на цепката, преди да се смрачи, но тъй като не исках да губя цели дванайсет часа в плаване без грот, реших да вдигна ветрилото така. Голям зор видях, докато се оправя: най-напред шегелът, който бях сложил на шарнирното съединение, се заклеци в гиковия обтегач. После се случи неизбежното. Една вълна ни удари и всичко се обърна с главата надолу. Мокър бях до кости, но щастлив, че не ме отнесе. Освободих халката и отново се впрегнах на работа, ала сега ръкохватката на фаловата лебедка мълниеносно се развъртя и ме цапардоса по китката. Гадният стопор пак беше изпуснал. Пред очите ми причерня, болеше зверски. Раздвижих пръстите си, да видя дали има счупване; движех се свободно, но преди да продължа, слязох долу и превързах китката, която вече се бе подула. Силният удар, който освен това беше на голо, разкъса и кожата. Изрекох немалко „ласкави“ слова по адрес на фаловите лебедки и тяхното родословие и щом болката стана поносима, излязох на палубата и довърших вдигането на грота, при което се отнасях към лебедката с явно страхопочитание.

Вече бе 20:30 часа, а аз бях премръзнал, мокър и гладен, затова побързах да се прибера в каютата, пуснах „отоплението“ и се преоблякох. После си приготвих една консерва веста ризото, която беше ужасно вкусна. Трябваше да взема повече от този вид ястие. Толкова е подходящо. След като се нахраних, посегнах към бутилката с уиски, но в последния момент реших, че повече се нуждая от чаша силно какао; после си легнах.

Здравият сън е в състояние да направи чудеса и на другия ден аз отново бях бодър и весел.

8 октомври 1968 г., 116-и ден

Днес открих, че сиренето притежава магнетични свойства! Не очаквам научният свят да ахне при това мое откритие, което все пак не бих поставил на една плоскост с Нютоновото откритие за земното притегляне. Но то си е крайно важно и интересно откритие. И за да не бъде потомството в неведение как е станало, ще го опиша подробно. (Оркестърът свири туш! Започва тихо подрънкване на китара!) Подреждах някакви консерви в шкафчетата, които ползвах ежедневно в камбуза, и както обикновено сложих маслото и сиренето в шкафа над камбуза (където Кен казваше, че е твърде топло да се държат мазнини, и аз го признавах, но навика си не промених, защото винаги съм държал животинските продукти там!). Свърших си работата и погледнах курса по каютния компас. За мое удивление (ускорен ритъм на китарата) сочеше 60 градуса встрани от курса. Вдигнах очи към слънцето — не беше се помръднало, забележимо, искам да кажа, и тъй като имам бърза мисъл, веднага прецених, че това отклонение трябва да е предизвикано от току-що поставените консерви в шкафа, който — би трябвало да обясня по-рано — се намира непосредствено зад компаса. Преместих маслото — никаква промяна, после преместих сиренето (звукът на китарите достига кресчендо) и... стрелката на компаса се завъртя с пълни 60 градуса. Сетне направих експерименти с конфитюр, месо, кафе, сол, витамини и други продукти, но без никакъв ефект. Значи сиренето е магнетично — *quod erat demonstrandum* (което и трябваше да се докаже).

Тази вечер отново слушам Джилбърт и Съливан; в момента се разхождам по отрупания с цветя Пикадили, с мак или лилия в моята клета, проклета ръчица!

На 13 октомври имах чувството, че това е краят. Вятърът духаше с цели 10 бала и ние плавахме под щормовия кливер, когато от юг почнаха да прииждат грамадни вълни и да блъскат „Сухейли“ със зашеметяваща мощ. По-лошо време досега никога не бях преживявал и

ужасяващите сътресения при всеки удар на вълните в корпуса ме убеждаваха, че яхтата не ще издържи дълго. Въобще не виждах как може да се понесе такова непрестанно мъчение. Вода течеше в помещенията като от чешма, навред из каютата откривах пролуки, за които изобщо не подозирах до момента.

Интересно е как действува човешкият ум в подобни ситуации. Помня обхваналата ме натрапчива мисъл, че всеки момент яхтата може да стане на пух и прах и затова е по-добре да приготвя спасителния сал: Австралия е на няколко хиляди мили, но ветровете и теченията ще тикат сала натам и накрая все ще се добера до брега. Ще взема със себе си храна, вода... каквото мога, а също и дингито с греблата, с което ще се придвижва малко по на север, за да съм сигурен, че ще уцеля сушата и няма да пропусна Австралия, продължавайки обиколката около света по южните ширини. По някаква неосъзната причина се сетих и за поезия, в паметта ми изплуваха думите от баладата на Робърт Сървис „Малодушният“:

*Когато си сред пустоша и от страх трепериш,
и Смъртта в очи те гледа
и се гърчиш изтощен, глас предателски ти шушне:
„Запъни револвера си и... умри.“
Ала човешкият закон ти повелява: „Докрай се ти
бори“ —
и самопогубването е възпряно.
И в беда, и в глад, о, тъй лесно е да сложиш кръст,
трудно е поднесенят за закуска ад да се преглътне.*

Мисля, че тия стихове ме спасиха. Заставиха ме да се опомня. За какъв дявол съм седнал да стягам спасителния сал? Яхтата още не е почнала да потъва, пък и не всичко съм опитал, за да предотвратя катастрофата. Върнах се на палубата и заоглеждах морето. Характерът на вълнението леко се променяше. Сега преобладаваха грамадни талази, идващи от югозапад, докато старите вълни от север бяха сплескани от вятъра. „Сухейли“ посрещаше странично тези големи вълни и ако успеех да я завъртя с кърмата към тях, може би нещата щяха да се оправят.

Трябваше да избира дали да хвърля още перлини от кърмата, или да обърна яхтата и да пусна плаващата котва отпред. „Сухейли“ лежеше почти на траверс и тъкмо поради тази причина вълните ѝ нанасяха такива тежки удари. Реших да не прибъгвам до плаващата котва, понеже носът на „Сухейли“ не е особено подходящ за целта — бушпритът и такелажът му пречат. Затуй извадих синия полипропиленов перлин и хвърлих цялата бухта зад кърмата, след като вързах двата края за кингпоста отпред. Въжето отиде сякаш чак до хоризонта, но все пак придърпа кърмата срещу вятъра. При това яхтата се отклони малко от курса и от това щормовият кливер започна да се мята насам-натам с ужасяващо плъщене, та се наложи да натегна и двата шкота, което всъщност спомогна да задържа носа успешно по вятъра. Безпокоях се донякъде за двата руля, ала въпреки че вълните бяха много големи и преминаваха доста бързо, системата за управление изглеждаше наред. Оранжевият перлин, който се носеше сравнително близо до яхтата, като че ли успяваше да пречупва едва забележимо гребените. Ала промяната, която внесе синият перлин, беше направо удивителна. Преди да го пусна, яхтата се гърчеше косо на вълните и получаваше жестоки удари, а сега изведнъж се успокои, обърнала кърма към надигащите се талози, които само от време на време заливаха палубата. На два пъти вълни се разбиха върху кърмата, ала ударите не бяха тежки. Налагаше се често да изпомпвам трюмовете — горе-долу на всеки два часа, но щом обърнах яхтата, това вече не бе необходимо. Сутринта се опитах да запечатам левобордория шкаф в кокпита, понеже оттам проникваше вода в машинното. При всяко накреняване около пет литра се изливаха долу, което обяснява защо трябваше да изпомпвам толкова често. Четирите туби с нафта все още са в кокпита. Едната е празна и служи само за опора на другите. От тях една се напълни с вода, която изтика нафтата навън. Запушалката не беше добра. Изхвърлих тази туба зад борда (потъна моментално), за да си направя място, и запуших наново с

парцали долната дупка, откъдето проникваше вода. Ала с това проблемът бе решен едва наполовина, понеже повечето вода влизаше през капака на шкафа, тъй че се принудих да го закова и сетне го накалафатих. Това донякъде помогна.

Не ми е напълно ясно защо по обед изпаднах в такова пораженческо настроение. Обхванат бях от него, след като пуснах оранжевия перлин, ала преди да опитам със синия, т.е. преди да съм изчерпал всички възможности. Може би причината е в това, че се чувствавам крайно изтощен, а пък и данните на барометъра не са никак окуражаващи. Освен всичко и понесените от яхтата удари бяха изключително тежки. След един от тях бях убеден, че корпусът се е пробил. На палубата беше студено, аз бях вир-вода и през последните няколко дни не се бях хранил пълноценно.

Тази вечер се чувствавам по-добре; току-що изядох една порция кърри, но съм страшно изморен. Яхтата се движи без проблеми и вятърът като че ли поотслабва. Преди малко бях на палубата — бакът е сух! Обнадежден, отивам да си легна. Тая неизвестност наистина ти играе по нервите — никога не можеш да предвидиш кога яхтата ще бъде ударена от голяма вълна, защото е толкова тъмно, че успяваш да видиш вълните едва когато надвиснат над тебе. Също не можеш и да ги чуеш — воят на вятъра е прекалено силен.

На другата сутрин се събудих със схванат кръст, а в основата на гръбначния стълб имах синина колкото топка за крикет. Не знам как съм я получил, но блъскането предишния ден не беше никак малко и когато човек е зает, не обръща внимание на ударите. Сега пред мен стоеше тежката задача да изтегля обратно на борда плетеницата от перлини — 220 метра полипропиленово въже с диаметър 5 сантиметра, влачено със скорост 3 възела, тежи много, и за да изтегля само единия перлин, ми бяха потребни двайсет минути.

Автоматичното управление взе отново да ми причинява главоболия. Беше стегнато и действуваше мудро, а сетне почна да се

движи само на тласъци. Това означаваше, че ще се наложи значителна част от времето да управлявам аз. Бележките ми в дневника станаха по-кратки, защото се изморявах прекомерно и щом слезех в каютата, единственото ми желание бе да се просна на койката. Храненето представляваше друг проблем. Загубих апетит и мисълта за усилието, което трябваше да вложя, за да си приготвя храна, съвсем убиваше чувството ми за глад. Щормовете продължаваха да се редуват и накрая се отправих на север, да търся по-благоприятно време. Повредата на патентрифа ме тревожеше; смятах, че щом той можа да се счупи, значи е възможно и други неща да последват примера му — неумолимата логика на тия съждения страшно ме изнервяше. Нуждаех се от почивка и време, за да проверя всичко. Също исках, ако е възможно, да вляза във връзка с някой минаващ кораб и понеже параходните пътища са на север от ветроходните, отправяйки се на север, аз се надявах да убия с един куршум два заека.

В момента се намирахме на около 500 мили от Австралия; независимо от суровото и неприятно време, напредвахме отлично и вече започнах да хващам радиостанциите в Западна Австралия. В течение съм на най-новите световни събития и цените на местната вълна; при всяко включване на радиото попадах на новини от стоковата борса и след няколко дни бях в състояние да дам пълни сведения за курса на всяка една стока.

Въпреки подобрилите се метеорологични условия, на 23 октомври авторулевиът се счупи отново, след като вече бяхме навлезли значително в Големия австралийски залив. Ала най-лошото бе, че повечето съставни части на устройството се загубиха и не остана нищо, с което бих могъл някак си да скърпя положението. Времето беше твърде лошо, за да монтирам веднага поправения оригинален рул, тъй че се наложи един ден да управлявам аз. В допълнение към неприятностите ми една от горелките на примуса взе да изпуска газ и трябваше да я изолирам. По този начин останах само с една горелка, която трябваше да издържи до края на плаването, ако исках да имам топла храна и кафе. Бих могъл да изкарам без топла храна, но не и без кафе. Разправят, че съм бил непоносим, преди да изпия сутрешното си кафе!

На следващия ден успях да монтирам единствения авторул, с който разполагах. Този път изобщо не направих опит да го напъхам в

жлеба от палубата, ами направо се хвърлих зад борда и го свързах на място. Така извършената операция бе много по-проста и по-бърза, но водата беше ледена и при гмуркането дъхът ми спря. Щом излязох, тутакси се втурнах (както обикновено) да проверя колко течност е останала в бутилката с бренди. Рулят вибрираше лошо и за да го укротя, затегнах с възжени обвръзки оста му, тъй че да не мърда. По този начин устройството стана доста трудно подвижно, но все пак действуваше, макар и да се питах докога. С цел да намаля напрежението върху него, аз не позволявах на яхтата да развие скоростта, на която бе способна, ала дори и така рулят пак нямаше да издържи дълго. Чудех се какво ще правя, когато излезе от строя, но тази мисъл беше потискаща и затуй реших да мисля за други неща.

Бележката в дневника за следващия ден, 25 октомври, когато се намирахме на 450 мили източно-югоизточно от нос Лиулин, започва със следното:

УРАА!

Днес в 17:30 видяхме кораб — „Куринга“ от Мелбърн. Тъкмо бях привършил едно писмо и случайно хвърлих поглед през предния люк, при което съзрях надстройката. Изскочих на палубата и наистина на около три мили от нас се виждаше кораб. Бях изчислил, че ще достигнем морския път около 17:00 часа и бях готов да стоя цяла нощ буден, ако е необходимо, но да зърнеш кораб трийсет минути преди да навлезеш в трафика, е удивителен късмет. Втурнах се обратно в каютата, грабнах пушката, заредих я и дадох три изстрела. Още по обяд бях издигнал МІК (според международната кодова сигнализация: „Моля, съобщете за мен с радиограма в Лойд“) и сега поразместих флагчетата, за да се виждат по-добре. Отначало корабът в далечината изобщо не реагира, после, след като изстрелях останалите патрони в пълнителя, се обърна и тръгна към мен. Когато приближи, изсвири веднъж със сирената и сетне вдигна ответното флагче, което означаваше, че са приели сигнала ми. Ако не друго, поне хората у дома ще знаят, че съм жив и здрав. Измъкнах сирената и изпратих сигнала

„Всичко е наред“, който се надявах, че са приели. Корабът приближи на около кабелт, после се обърна и се върна за оглед. Фактът, че постъпи така, подсказва, че на борда са разбрали кои сме. А това от своя страна ми даде основание да вярвам, че вестта за нашата среща бързо ще се разпространи. Боя се, че „Сухейли“ не изглеждаше особено спретната. Днес трябваше да поработя на палубата, вместо да се заглавиквам с радиото. Всъщност свърших някои работи и на палубата. Освен това изключих клапана на тоалетната, понеже не я използвам.

В действителност за WC ми служеше една кофа. Тя беше много по-удобна, макар че трябваше да внимавам да не я катурна.

[1] Вид изчезнала безкрила птица *Didus ineptus*. — Б.пр. ↑

ОТ МЕЛБЪРН ДО ОТАГО

10 НОЕМВРИ 1968 Г., (148-И ДЕН)

20 НОЕМВРИ 1968 Г., (159-И ДЕН)

По някаква необяснима причина времето сега стана много топло и тихо; два-три дни мудро се влачехме по курса и аз имах възможност да оправя нанесените до момента поражения. А почнах и да добивам наново слънчев загар — Южният океан беше видял сметката на предишния ми тен.

Една сутрин се събудих и надуших типичния аромат на суша, или — както казват хората на брега — миризмата на море. В действителност това е миризмата на морския бряг, тъй че и мореплавателите, и крайбрежните жители са прави донякъде. Този ден въздухът гъмжеше от насекоми, включително и много пеперуди, и аз тутакси взех да се безпокоя за качеството на навигацията си. Фактът, че съзрях „Куринга“ точно там, където очаквах да минава корабният трафик, ми вдъхна увереност в секстанта, но сега почнах да се съмнявам дали наистина съм пресякъл корабния трафик, както предполагах. Може би се намирах на стотина мили встрани от него. Накрая установих, че ароматът на морския бряг идва от водораслите, обрасли по „Сухейли“; жаркото слънце ги беше изсушило, поради което те се бяха размирисали. Насекомите обаче ме тревожеха. Нерядко насекоми се появяват на уж невъзможно големи разстояния от сушата. При своето околосветско плаване с кораба „Бийгъл“ Чарлз Дарвин открил паяци по всички части на такелажа в момент, когато южноамериканският бряг отстоял на стотици мили. Той предположил, че насекомите били отнесени в морето от ветровете, които духат от брега. Напълно е възможно — паяците на Дарвин са били малки, а аз се намирах на шейсет мили от Австралийския континент и имах за компания големи пеперуди. Същия ден с изключително старание направих нови наблюдения, но данните от тях само потвърдиха, че се

намирам там, където предполагах, и в крайна сметка стигнах до заключението, че не аз, а пеперудите нещо са сгрешили.

Вечерта забелязах няколко делфина от вида морска свиня, които плуваха около носа на яхтата, и се втурнах с фотоапарат в ръка, за да ги снимам, щом изскочат в цял ръст от водата. В книгата на единбургския херцог „Птици от Британия“ има една снимка на делфинова опашка миг преди да изчезне в морето, а отдолу се чете надпис: „Изпуснах го“. След като прочетох тази книга, ме обхвана изгаряща амбиция да фотографирам морска свиня в скок над повърхността и самодоволно да изпратя снимката на автора. Сега и аз не успях да заснема делфините, но като се обърнах да ида на кърмата, съзрях три кита, които плуваха в дирята на „Сухейли“. Едва по-късно установих, че на снимките, където би трябвало да бъдат китовете, се вижда само море!

Постепенно започна да ме обхваща вълнение при мисълта, че скоро ще стигна Мелбърн, ще се видя отново с Брюс и ще получа вести от дома. Ала до момента не бях чул по радиото съобщение за срещата ми с „Куринга“, въпреки че редовно слушах осведомителните бюлетини. Причината очевидно бе в това, че събитието не заслужава чак толкова голямо внимание от страна на средствата за масова информация, но аз бях обезпокоен, защото ако „Куринга“ не бе известила за мен, нямаше да ме посрещнат край Мелбърн. Няколко дни по-късно забелязах друг кораб и макар че възпламених една ръчна сигнална ракета, при което обгорих ръката си, екипажът не прояви никакъв интерес и в резултат въодушевлението ми полека-лека взе да се заменя с униние. Настроението ми не се оправи и на следващия ден, когато се счупи румпелът.

2 ноември 1968 г., 141-ви ден

03:20. Едва бях легнал и още дори не бях се унесъл, когато яхтата почна яко да се клатушка. Станах с намерение да направя някаква промяна и открих, че румпелът не е на мястото си — беше се изтръгнал от главата на руля. Голям зор видях, додето сваля главата, при което загубих един чук. След това не успях да я наглася както трябва, но ме е страх да я набивам прекалено много.

Не знам какво да правя по-нататък. Фактът, че не мога да управлявам, естествено, не помага с нищо и през цялото време вълните ме заливат. Минаха повече от четирийсет минути, преди да монтирам резервния румпел. Обрах част от ветрилата и сега ходът на яхтата се облекчи, но контролът ми върху курса е твърде слаб. Като отчитам състоянието си в момента, смятам, че ще преустановя плаването в Мелбърн. Достатъчно беше. Изморен съм, по-право изтощен, освен това съм и безпомощен, защото каквото и да предприема, не мога да променя положението с курса и ме е страх даже да предположа коя ще бъде следващата счупена част. Двигателят продължава да си стои разглобен и в него прониква вода, ала аз не съм в състояние да събера сили, за да го оправя.

19:30. Сега попаднахме в безветрие. Хайде, господи, дай ми малко отдых, седмици вече ме преследват само щилове и бури; какво ще кажеш за ден-два постоянен вятър — колкото за разнообразие?

Днес следобед се опитах да си почина, но не успях, понеже постоянно се отклонявахме от курса. И продължаваме да се отклоняваме. Смятам довчера да се понапия, та да съм сигурен, че ще си отпочина истински. Докато пиша тия редове, яхтата се отклони на 120 градуса. „Адмирала“ се върти безцелно и доколкото мога да разбера, не реагира на нищо; не забравяйте, че няма нито вятър, нито вълнение.

Снощи поставих една електрическа крушка в петролната лампа, понеже пламъкът все гаснеше. Не разполагам с ни една добра петролна лампа. Тази бира е чудесна, трябваше да взема още двацет каси от нея — нямаше да са излишни. След тази бира ще се наложи да премина на бренди, тъй като съм на „дажба“. Криво разбрана икономия бе, че взех само пет каси бира. Брендите не оказва толкова силен опияняващ ефект върху мен, колкото уискито, да речем.

В момента яхтата упорито върви право на изток, а аз искам да плава с 30 градуса на юг, за да не се блъснем в

суша. Все пак предполагам, че тук има слабо южно течение.

На следващия ден автоматичният рул блокира за трети и последен път. Датата бе 3 ноември, а от Мелбърн бяхме на 300 мили. Металната ос се счупи отново, но на друго място, при което долната половина потъна, тъй че нямах повече възможност да я поправя. Свалих флюгерите и ги вързах за покрива на каютата.

И така, останах без автоматично управление, преди да съм обиколил и половината свят. Състоянието на яхтата трудно можеше да ми вдъхне увереност, за да продължа плаването без авторулеви. Независимо че бях сполучил да монтирам резервния румпел, полученият резултат не беше особено добър. Не бях посмял да го набия докрай, защото рулевите лагери показваха признаци на износване и аз не исках да ги насилвам. Като предпазна мярка укрепих руля с въжени обвръзки, за да смекча напрежението върху него, а също и за да не падне, ако щифтовете поддадат. Нямах връзка със света, тъй като предавателят ми беше блокирал преди шест седмици и аз не бях в състояние да открия повредата. Това не ме безпокоеше много-много, понеже приемникът беше в изправност и ми даваше възможност да слушам новини и да получавам точно време, ала знаех, че мълчанието от моя страна ще разтревожи близките и приятелите ми. Двигателят също бе излязъл от строя, за което едва ли имах основания да му се сърдя след сериозните удари, които яхтата получи южно от нос Добра надежда. Вода нахлуваше отвсякъде, а да се поддържа машинното отделение сухо не е най-леката работа.

Това бяха физическите съображения, поради които исках да се отправя към пристанището на Мелбърн и да прекратя плаването, и колкото повече ги обсъждах сам със себе си, толкова по-силно ставаше убеждението ми, че ще бъде неразумно да продължа, особено като се има предвид, че ми предстоеше да премина край нос Хорн. Вече не бях и кой знае колко бодър, нито пък тъй здрав и силен, както при тръгването. И все пак бях начело в състезанието. Риджуей и Блайт се бяха отказали и аз имах солидна преднина пред най-близкия си съперник. Разбира се, и постижението ми дотук не беше лошо — „Сухейли“ бе най-малката яхта, преплавала някога разстоянието до

Австралия без спиране, ала нямаше ли да бъде далеч по-хубаво да стане първата яхта, обиколила нонстоп света? В края на краищата половината път беше кажи-речи преодолян; щеше да бъде жалко, ако всичките ми усилия до момента отидат на вятъра.

Как би постъпил човек при тия обстоятелства? Не мисля, че по този въпрос може да има някакво разногласие — аз просто сторих това, което милиони на мое място биха направили. Реших засега да продължа, най-малко до Нова Зеландия, и да видя как ще се справям без авторулевия. Ето защо непосредствената ми задача бе да опитам да центровам ветрилата и руля на всички курсове относно вятъра така, че яхтата да плава сама приблизително в избраната посока.

Сега бих искал да поясня, че аз не съм специалист по ветроходство. Смята се, че мореплавателските сръчности в епохата на ветрилата са обхващали всичко на всичко умението да се борави с реи, платна и въжа, с чиято помощ ветроходът се управлява, като принципите на механиката се прилагат — общо взето и в завършен вид — към движението на движения от вятъра кораб. Знанията ми горедолу стигаха дотук. Неведнъж съм сядал в яхтклубове заслушан в подробните обяснения на разни хора как най-резултатно може да се центрова яхтата и други подобни неща и честно казано, не разбирах и половината от тия обяснения. Никога не съм имал възможност да плавам с различни видове яхти и целият ми ветроходен опит, с изключение на заниманията с динги, които провеждахме във флота, беше свързан със „Сухейли“.

Доколкото мога да пресметна, когато авторулевиът излезе от строя, аз бях преплавал с нея общо 32 000 мили и човек би трябвало да е доста невъзприемчив, за да не се научи през цялото това време как да се оправя с яхтата си. Знаех, че ако застопоря руля и натегна всички шкоти, „Сухейли“ ще плава на остър бейдевинд, без да се нуждае от моето внимание; сега ми предстоеше да намеря някакъв начин, при който яхтата сама да се движи и по вятъра, тъй като до нос Хорн и на известно разстояние след него вече можех да очаквам попътни ветрове.

Ако не успеех да постигна желания резултат, какво пък? — имах две здрави ръце, с които да управлявам по шестнайсет часа на ден, сетне щях да лягам на дрейф, за да се нахраня и почина. Самата работа не ме плашеше — свикнеш ли веднъж, не е толкова страшно и рядко се налага да се напрягаш непрекъснато. Това, което ме смущаваше, бе

перспективата да прекарам два месеца и половина, без да правя нищо друго, освен да кисна на руля по цял ден. Съмнявам се дали бих могъл да измисля достатъчно теми, с които да занимавам ума си през цялото време, а времето тежи, ако човек няма за какво да мисли: Все пак засега можех да отложам разрешаването на този проблем.

Когато авторулевиът се счупи, вятърът духаше от север, а аз исках да държа курс на изток, затуй вързах румпела, отпуснах всички шкоти и зачаках да видя какво ще се получи. Успокоявах се с мисълта, че Джошуа Слокъм е успявал да насочва своя „Спрей“ почти винаги по желанието курс посредством маневри с шкотите и румпела, при това яхтата му е била шлюп — вид ветроходен съд, който смятах, че е потруден за центроване от „Сухейли“, която е кеч и разполага с повече ветрила, предлагащи възможност за комбинации. Ала през този ден не стигнах много далеч с изпитанията си, понеже вятърът скоро замря и ни остави в пълен щил.

Времето в Южния океан може да се прогнозира доста успешно. Обуславя се от редуващи се депресии, които непрестанно се образуват там, където топлият тропически въздушен поток се среща със студения от полярната област, по-точно някъде около 40 градуса южна ширина. Барометричното налягане доскоро беше високо, но сетне почна да пада и вчера премина студен фронт. Следователно можех да очаквам северни ветрове за известен период и наистина през нощта задуха северен-североизточен вятър. Това беше добре дошло за мен, понеже означаваше, че мога да оставя „Сухейли“ да плава на остър бейдевинд и междувременно да поспя. На другия ден вятърът продължи да духа от същата посока и така се задържа до 6 ноември, когато пристигна поредният студен фронт и вятърът се обърна от югозапад.

По това време според данните от наблюденията на слънцето вече се доближавахме до остров Кинг, който се намира в западния край на Басовия проток, между Тасмания и Австралийския континент. За последен път бях зърнал суша преди четири месеца при преминаването ни край островите Зелени нос и тъй като не се доверявах особено на секстанта си, който оттогава насам беше пострадал доста, аз обърнах на север, за да заобиколя острова. Цял ден не престанах да оглеждам хоризонта за суша или поне за признаци, сочещи близостта на бряг, като например крайбрежни птици и орографски облаци, ала не забелязах нищо подобно. Нападнаха ме

глупашки съмнения. Откъде съм сигурен, че съм близко до Австралия? Може би навигацията ми беше отчайващо погрешна. После се сетих за радиостанциите, които бях слушал през изминалите две седмици. Първо бях хванал Перт, после Олбъни с цените на местната вълна, накрая Аделаид, а сега чувах Мелбърн, Сидни и Девънпорт, докато Перт заглъхваше — значи е невъзможно да съм далеч от материка.

През цялото време, докато водех яхтата на север, ми правеше впечатление, че „Сухейли“ е в състояние доста продължително да плава сама на бакцаг. Накрая наистина се извърташе на една или друга страна и трябваше да я върна на курса, но чувствавах, че поведението ѝ е окуражаващо.

Щом мръкна, аз се покатерих върху „Адмирала“ и взех да оглеждам за светлини, ала едва в 22:30 забелязах на изток мъждукаща светлинка. Беше твърде далеч, за да различа идентифициращите я особености и затова не ми помогна особено, понеже би могла да идва или от фара на остров Кинг, или от нос Отуей на материка, в зависимост от течението, което бе влачило яхтата след пладне. Ако беше нос Отуей, значи бе време да обърна на изток; ако беше остров Кинг обаче, трябваше да продължим още на север. Реших да сменя курса на изток, за да се доближа до фара и да разбера точно къде се намирам. Междувременно морето беше станало доста бурно и мина близо час, преди да смогна да разчета напълно характеристиката на фара, понеже лъчът му често изчезваше от кръгозора ми и това объркваше броенето на сигналите. Оказа се нос Отуей. Бяхме дошли по на север, отколкото очаквах, и сега трябваше да се насоча на югоизток, за да избягна материка.

Преливах от щастие, докато седях на руля и водех яхтата през разбърканите вълни, които се бяха надигнали около носа. Ето че стигнах Австралия, кажи-речи половин обиколка на света; „Сухейли“ бе третата и най-малка яхта, извършила това плаване без престой в пристанище („Джипси Мот IV“ на Чичестър бе дълга 16 м; „Лайвли лейди“ на Роуз — 10,80 м, а „Сухейли“ — 9,60 м). Почнах да се питам дали ме очакват и дали ще получа някакви новини от дома. Може би „Куринга“ вече е съобщил за мен. Така или иначе цивилизованият свят се намираше току зад хоризонта и въпреки твърдите решения отпреди няколко дни, пак взех да се изкушавам от мисълта за един хубав сън в меко, неподвижно легло, за една голяма пържола и човешко

обкръжение. Непрекъснато си повтарях, че никой досега не е стигал по-далеч от мен, следователно защо да не се прибера в Мелбърн — имах немалко основания за това и най-вече повредата на авторулевия. Ала бях уверен, че няма да се поддам на съблазните — никога нямаше да си простя, ако поне не направех опит да продължа.

Към два и половина на другата сутрин нос Отуей остана зад траверса. Управлявах още три часа, после вързах румпела и отидох да спя. Преди да сляза в каютата, намалих ветрилата и застопорих шкотите, като оставих „Сухейли“ да плава по посока на вятъра, който все още духаше от югозапад. Порт Филип Хедс, входът към Мелбърн, се намираще на североизток и аз бях уверен, че ако „Сухейли“ направи поворота, няма да изпадне веднага в беда поради неподвижните си гикове, а натискът на вятъра от другата страна на ветрилата щеше да накрени силно яхтата и да ме изхвърли от койката, след което вече можех да оправя курса. Това бе една доста груба предупредителна система, ала поне нямаше съмнение, че ще действа резултатно.

Когато се събудих в 08:30, на северозапад ясно се виждаше суша — прекрасна гледка. Закусих набързо, сетне вдигнах ветрилата и хванах руля. Никога не бях ходил в Австралия, а и досега не съм, но знаех, че някъде около Порт Филип Хедс трябва да се появи пилотски катер — надявах се да се срещна с него или пък с някой друг малък съд и да предам писмата, които исках да се изпратят в Лондон.

Скоро след пладне различих фара, който бележи Порт Филип Хедс, а малко по-късно съзрях и самия пилотски катер. Щом приближих към него, той обърна и се отправи към пристанището и аз се принудих да изстрелям една сигнална ракета, за да привлека вниманието му. За предпочитане бе да се срещнем по-далеч от сушата, защото при югозападния вятър Порт Филип се падаше на подветрен бряг и за да се върна в Басовия проток оттам, трябваше усилено да лавирам. Струва ми се, че екипажът на катера не видя моята ракета, но точно в това време от североизток се зададе някакъв кораб и пилотският съд излезе да го посрещне. Докато пилотът се прехвърли на борда, аз се приближих достатъчно, за да сигнализирам с ръкомахане на малката пилотска моторница. Кърмчията на моторницата погледна към мен, махна ми в ответ и се отправи към своя катер. Очевидно никой не ме очакваше. Тръгнах да преследвам моторницата, като продължавах да крещя подире ѝ; после на мостика

на пилотския катер се появи човек и аз му извиках, че идвам нонстоп от Англия, и го попитах дали ще бъде така любезен да вземе пощата ми. Получих утвърдителен отговор и след като заобиколих кърмата, видях, че моторницата, наполовина измъкната от водата, започва да се спуска отново. Докато минавах край кърмата на „Уайуна“, на палубата се показа някакъв моряк и се подпря на хакборда, загледан в мен. Аз му викнах, че съм плавал сам 147 дни и го попитах как изглежда другата половина от човечеството. Той разбра намека ми и взе да жестикулира във въздуха, допълвайки: „Нещо такова!“

Обърнах „Сухейли“ и тогава, естествено, вятърът се усили и тя набра скорост. Сега пък моторницата се впусна в ожесточено преследване, което продължи близо две минути, докато аз продължавах да подреждам шкоти и браси, и едва след като обърнах срещу вятъра, успя да ме настигне. В една непромокаема кутия бях сложил всичките си писма и останалите писмени материали наред с фотолентите, заснети по време на плаването, и няколко карти, на които бях обозначил своя път, и щом моторницата приближи, не бе никак трудно да я хвърля на борда ѝ. Освен това поръчах да изпратят радиограма до близките и приятелите ми във Великобритания. После моторницата обърна, магнах ѝ за сбогом и се заех да наглася ветрилата, за да кача „Сухейли“ колкото е възможно повече срещу вятъра с цел да заобиколим нос Шанк, който се намираще на югоизток.

Беше 16:10, когато отново потеглих. Бордовият ми дневник, обикновено воден със сухия тон, присъщ за морските офицери, сега бе разкрасен с фразата „На път за вкъщи“, подчертана многократно. Разбира се, още не бях изминал точно половината разстояние, но понеже в такива случаи винаги си внушавам за кураж, че трудното е в първата част, а по-нататък е лесно, гледах на Международната линия за смяна на датите, разположена източно от Нова Зеландия, като знак, обозначаващ средата на плаването лично за мен.

В продължение на три часа и половина вълните ни поблъскаха доста, но щом нос Шанк най-сетне остана зад траверса, вятърът и вълнението утихнаха и ми позволиха да вържа румпела, да си сваря чаша кафе и да изпуша една цигара. Изглежда, се намирахме встрани от мореходния трафик, ала все пак окачих навън един фенер и цяла нощ будилникът през два часа ме вдигаше от сън, за да проверявам местоположението и посоката на вятъра.

Призори можах да различа хълмове в далечината на изток, но иначе наоколо бе свършено пусто. Морето беше утихнало и за пръв път от два месеца насам от югозапад и запад престана да идва мъртво вълнение. Отворилата се възможност за катерене по мачтата беше прекалено изгодна, за да я пропусна, и на бърза ръка измъкнах талията и боцманския кош. През последния месец от грота се бяха измъкнали още няколко сегарси, предимно от горната част, и лека-полека при топа на мачтата се бе натрупало цяло количество. Не бях имал възможност да смажа релсата, тъй че сегарсите да не запират горе, и употребявайки резервните, все чаках благоприятен случай да се покатеря на мачтата и да ги сваля. Тази работа е немислима при бурно море или мъртво вълнение, защото и двете ти ръце са заети при тегленето и не можеш да се държиш. А бях установил, че е изключено да се крепя само с краката си, когато яхтата се люлее, и да се правят акробатики на десет-дванайсет метра над палубата без участието на ръцете, не е за препоръчване.

Тъкмо бях приготвил всичко и се канех да се настаня в коша, когато някакъв самолет пикира над нас. Отначало си помислих, че пилотът просто се забавлява, но машината продължи да кръжи наоколо и аз разбрах, че сигурно е пратена да ме търси. А това вече бе радостен факт, който показваше, че писмата и радиограмите ми са стигнали адресата си и мама, татко и останалите ми близки са научили, че съм здрав и читав.

Самолетът остана да кръжи около половин час, но след първите десет минути интересът ми към него спадна, а и без това исках да свърша работата си, докато имам възможност, тъй че побързах да се кача на мачтата и да сваля сегарсите.

През целия ден плавахме на юг. Стремях се към Банковия проток при североизточния ъгъл на Тасмания, понеже той предлагаше най-краткия път за излизане на юг от Нова Зеландия. Щом оправих сегарсите, се залових да направя някои поправки по грота, а после, тъй като беше топло и слънчево, реших да се попека. Десетина минути след като се съблякох, самолетът се върна; не знам дали пилотът искаше да смути нудистките ми слънчеви бани, ала във всеки случай бе твърде близко над мен, когато най-сетне го чух. Хвърлих се към панталоните си. До вечерта това се повтори още два пъти; първо се

появи някакъв хеликоптер, а после друг самолет. Накрая се отказах от слънчевите бани и както можеше да се очаква, повече никой не дойде.

Легнах си рано, тъй като три нощи подред не бях спал добре. Вятърът бе слаб, морето — тихо, намирахме се далеч от всякакви навигационни опасности, а също и от мореходните пътища. Спах като къпан в продължение на дванайсет часа и се събудих готов на всичко.

Призори на юг се показа земя и аз обърнах право на изток, към Банковия проток, който се надявах да стигна преди мръкване. Този проток е широк около седем мили, но прави завой и има само един фар за ориентиране на корабите, затова не бива да се рискува. Обаче колкото повече денят напредваше, макар и да форсирах „Сухейли“ докрай, все по-ясно ми ставаше, че не ще успеем да стигнем протока по светло. В критичния момент приливът се обърна срещу нас и по залез-слънце, когато настъпи благоприятният за мен отлив, аз още се мъчех да открия някой характерен белег на релефа, който да ни въведе в протока. Виждаха се много възвишения, но когато човек не е сигурен къде се намира, никак не е трудно да сбърка и без колебание да реши, че е на немалко мили от действителното си местоположение — доста кораби са изпадали в беда поради прекалената увереност на своите капитани.

С нетърпение чаках да се стъмни. След като на дневна светлина не бях в състояние да определя къде се намирам, през нощта се надявах да зърна фара на остров Суон, чийто лъч имаше голяма видимост. Взех решение, ако не го видя до три часа, да остана на дрейф до зори. Тъкмо се канех да направя наблюдения на звездите, та с тяхна помощ да узная местоположението си, когато в далечината отпред проблесна фар. Покатерих се на „Адмирала“ и се взрях в хоризонта. Светлината се появи отново. Всичко беше наред и ние продължихме.

Малко след полунощ излязохме от Банковия проток, сетне вързах румпела и си легнах. През нощта вятърът сигурно бе утихнал напълно, защото като се събудих на разсъмване, фарът на остров Суон още се виждаше. Опънах отново всички ветрила и взех курс по най-краткия път през Тасманово море към Блъф Харбър, отдалечен на 900 мили и разположен в южния край на новозеландския Южен остров, където бях се уговорил да получа пощата, предназначена за мен.

През първите два дни вятърът беше такъв, че ми позволи да държа „Сухейли“ на остър бейдевинд и съответно нямах никакви проблеми с управлението, но щом задуха от северозапад, отново се наложи да започна маневри с ветрилата. Първо се опитах да ги оставя всичките на един и същ борд при вързан румпел, така че яхтата да се движи на пълен вятър. Ала резултатът беше напълно отчайващ, понеже „Сухейли“ непрекъснато обръщаше носа си срещу вятъра. Натегнах шкотите и я върнах в курса, сетне промених малко положението на руля и продължих да го коригирам, докато яхтата престана да се обръща срещу вятъра, но сега взе да проявява склонност към поворот, пуснех ли я да плава сама. Може би нямаше да прекъсна експериментите си, ако усиливащият се вятър не бе ме принудил да намалая ветрилата, след което центровката на яхтата се подобри значително.

После за известно време продължих да правя дребни размествания и щом почувствувах, че центровката е задоволителна, грижливо отбелязах положението на румпела и оставих „Сухейли“ да се движи самостоятелно.

През нощта бях събуден от плющенето на ветрила — „Сухейли“ беше направила поворот. Втурнах се на палубата и видях, че вятърът е задухал с по-голяма сила и е нарушил центровката. Всички ветрила бяха наопаки, а брасите сякаш всеки момент щяха да се скъсат. Хвърлих се към румпела и с цялата си тежест го натиснах, за да го удържа. „Сухейли“ почна да се обръща, ала щом поотпуснах руля, отново се върна в предишното положение. Повторно стиснах с всички сили румпела, след което за малко не бях изхвърлен зад борда — румпелът остана в ръцете ми. Беше се счупил при рулевата глава, също като своя предшественик. С поток от ругатни хвърлих негодния чарк в кокпита и свалих грота, както и по-голямата част от бизана, тъй че сега, с кливера отпред, „Сухейли“ заплава по вятъра. През следващия час бях напълно зает със закрепването на румпела към изкривената рулева глава. В резултат от тази операция румпелът стана с около трийсет сантиметра по-къс, което означаваше, че при намалената дължина на лостовото предаване управлението ще изисква повече усилия, но нали поне имах управление.

Вързах аварийния румпел и седнах да наблюдавам курса. За голямо мое задоволство и немалко удивление „Сухейли“ като че ли

хареса подредбата на ветрилата и следваше правилната посока. Обаче удовлетворението ми от сегашното състояние на нещата не можеше да продължи дълго, затуй се захех да вдигна допълнителната част от бизана, за да проверя дали яхтата ще се задържи на курса, само че с по-голяма скорост. Приключих изпитанията при напълно вдигнат бизан, докрай рифован грот и застопорени шкоти, при което „Сухейли“ препускаше леко напред със скорост пет възела. Отначало положението беше тревожно, защото гротът почваше да извърта срещу вятъра, но скоро установих, че и без моя намеса бизанът сам връща яхтата на курса.

Междувременно бяхме навлезли доста навътре в Тасманово море и постепенно взеха да се очертават изгледи за възможно продължаване на плаването. Не се чувствавах особено изморен и денонощните пробези бяха добри — не по-лоши всъщност от тези, които правехме, преди „Адмирала“ да излезе от строя. Мисълта за продължаване на плаването повдигна духа ми незабавно. От преминаването край Австралия досега не бях се замислял истински за това, най-вече защото смятах, че ако човек съумее да не вложи прекалена емоция в дадено начинание, после няма да се чувства толкова огорчен, ако не успее. Но „Сухейли“ запазваше такова равновесие, че дългият преход през Южния Пасифик вече не изглеждаше чак толкова страшен.

През последните два дни продължих да експериментирам с различни съчетания от ветрила и за това време навярно опознах „Сухейли“ отново така добре, както я познавах, преди да напусна Англия. Нуждата е майка на изобретението, а аз съм тъй устроен, че винаги предпочитам да не пипвам нищо, докато вече няма накъде, и едва тогава се заемам въодушевено с проблема. Именно това се случи и сега и в края на тези два дни аз не само установих, че „Сухейли“ може да плава съвсем добре с намалена ветрилна площ, но открих и как да я заставям да лавира с лекота. Разбира се, яхтата си е имала тия качества още от нейното построяване, ала до този момент аз бях проявявал прекалено голяма леност, за да ги разкрия.

Вече се приближавахме към Нова Зеландия и на 17 ноември, неделя, в 21:00 включих радиото, както обикновено, за да чуя прогнозата за времето. Новозеландските метеорологични условия се обуславят от депресиите, които се образуват над Тасманово море. Предимството на този тип условия се състои в това, че сравнително

точно можете да предвидите какво ще бъде времето на следващия ден и тъй като метеорологичната обстановка тук се променя твърде бързо, прогнозите в Нова Зеландия са подробни и изчерпателни и са съобразени с изискванията на корабоплаването, както е навред по света. Съдейки по подробностите в новозеландските прогнози, на мен ми се струва, че повечето новозеландци следят метеорологичните бюлетини така внимателно, както ние в Англия гледаме ежедневния телевизионен сериал.

В продължение на няколко дни времето беше хубаво и стабилно, барометърът се вдигаше и аз се надявах, че ще се задържи така поне докато преминем през протока Фово. За следващите двайсет и четири часа метеоролозите предвиждаха променливо време, добро за мен, ала също споменаха за някакъв център с много ниско атмосферно налягане, зараждащ се южно от Тасмания, а това вече никак не ми хареса. Все пак предишният такъв център беше преминал далеч на юг и аз се надявах, че и този ще стори същото, при което можех да очаквам нещо като щорм или дори истински щорм, но ние бяхме в състояние да плаваме през протока Фово и при такива условия.

Обикновено изключвах радиото веднага след метеорологичния бюлетин, но тази вечер кой знае защо не постъпих така и го оставих да работи още малко. Може би се бях залисал да си паля цигара — не знам, но каквато и да бе причината да не угася радиоапарата веднага, тя бе косвено виновна за най-тежкото изпитание, което ме сполетя по време на цялото плаване. Разбира се, това се изясни по-късно; в момента горещо благославях случая, че ми попречи да натисна копчето, защото в ефира се разнесоха следните думи: „До шкипера на «Сухейли»“. Тукатси включих радиопредавателя и посегнах към микрофона, който бях увил в спалния си чувал. Не очаквах да проработи, но нищо не ми пречеше да опитам. Когато дадена радиостанция изпраща съобщения до кораб, обикновено първо го повиква и сетне изчаква за отговор, преди да прочете текста на съобщението. Ето защо за мен бе изключително важно да се свържа и отговоря. Обаче още докато настройвах апаратурата, говорителят започна да чете текста на радиограмата, без да се е уверил, че слушам: „Непременно трябва да се срещнем пред Блъф Харбър по светло. Подпис: Брюс Максвел“.

Новината бе чудесна. Сега не само се уверих, че писмата ми са стигнали благополучно у дома, но се и обнадехих, че ще мога да получа поща — излишно е да казвам, че изгарях от нетърпение да науча какво става въкъщи. Освен това щеше да ми е безкрайно приятно да видя една позната физиономия. Благодарих от все сърце на радиостанцията. Очевидно те са смятали, че сигурно слушам, и с тази надежда повтаряха радиограмата всеки ден.

Сега ми предстоеше да изчисля кога очаквам да стигна Блъф Харбър. Днес по пладне се намирахме на 160 мили от него, тъй че при сносен вятър бих могъл да съм там по залез-слънце на другия ден. Понастоящем плавахме добре с помощта на „Големия“ и бизана, движехме се леко и неизменно по вятъра със скорост около пет възела. Реших да оставя яхтата така за през нощта и да стана рано утре сутринта; междуременно на хоризонта щеше да се е появила суша и тогава щях да преценя дали да форсирам, или да забавя ход за през деня, като достигна Блъф на разсъмване във вторник.

В понеделник сутринта будилникът ме събуди в 05:00, излязох на палубата и видях на север земя, а на изток — което беше още по-радостно откритие с оглед определянето на точното ми местоположение — съзрях очертанията на остров Соландър, стръмна скалиста суша на седемдесет и две мили от Блъф. Изчислих, че до Блъф ми остават още около деветдесет мили и е малко вероятно да ги преодолее до мръкване, затова намалих ветрилата и на шест мили пред остров Соландър легнах на дрейф. От заранта барометърът бе почнал да пада, но това не ме разтревожи, понеже очаквах да отмина Блъф, преди студеният фронт да нахлуе.

По пладне отново вдигнах ветрила, за да заобиколя остров Соландър, тъй като цяла сутрин бяхме дрейфували бавно към него. За мен островът изглеждаше крайно привлекателен и смятам, че един необитаем остров ще бъде привлекателен за всекиго, но този беше далеч по-интересен с величието на отвесните си стени, които обаче бяха целите в зеленина и аз доста се позачудих за какво се държат тия растения.

След като отминахме Соландър, вятърът взе да се усилва и морето се разбърка. Наложих се цял следобед да управлявам, защото беше абсолютно безсмислено да се мъча да постигна някаква центровка, когато вълните подмятат яхтата.

Сутринта барометърът рязко падна, а късно следобед се закова на 980 милибара. Преди дванайсет часа показваше 996, от което бе очевидно, че депресията е преминала твърде бързо през Тасманово море и че не е особено далеч. В момента се намирах прекалено близко до протока Фово, за да се надявам, че ще съумея да изменя курса и да премина южно от остров Стюърт, откъдето щях да навляза в открито море. Ако лошото време пристигнеше, преди да съм се измъкнал, тогава щях да остана неприятно близо до подветрения бряг. Нямах друг избор, освен да продължа към протока с надеждата, че ще ми се удаде да преодолея благополучно всички опасности в него, особено поредицата от острови и плитчини при изхода му.

Приготвих перлините така, че да мога бързо да ги пусна в действие, извадих и плаващата котва и я скътах в кокпита. Помъчих се да измисля някакъв начин, чрез който здраво да привържа флюгерите на авторулевия към борда, ала където и да ги сложех, част от тях винаги оставаше извън каютния покрив, тъй че бе достатъчно само една по-хубава вълна, която да ги подеме отдолу и да ги изтръгне. Мисълта за пораженията, които можеха да нанесат на яхтата тези две тежки парчета шперплат, ако се откъснат, реши съдбата им и аз ги хвърлих зад борда.

Междувременно на запад почнаха да се трупат тъмни облаци и скриха слънцето, поради което не успях да направя последна проверка на компаса. Лошо, рекох си, не ми оставаше нищо друго, освен да се надявам, че ще успея да забележа фара на остров Сентър (при входа на протока), преди дъждът да е закрил всичко. Свалих грота при последните остатъци от дневна светлина и здраво го вързах за гика, после изправих двете резервни реи с цел да укрепя максимално гротмачтата. Огледах палубата за да се уверя, че всичко е наред, и се покатерих на бушприта, да проверя в какво състояние са халсовият и шкотовият ъгъл на щормовия кливер. Повече нямаше какво да правя. Плавахме под щормовия кливер и малка част от бизана, „Сухейли“ изглеждаше стабилна, носена от слабия вятър сред злокобно притихналата природа.

Погледнах часовника си и разбрах, че е дошло време да пусна радиото, за да чуя прогнозата за времето. Гласът на говорителя беше спокоен както обикновено. Предполагам, че неведнъж му се е налагало да чете подобни неща, досущ като съдия, който прочита присъда.

Единственият човек, способен да оцени кошмарното значение на думите, е нещастният подсъдим. Научавайки съдържанието на метеорологичния бюлетин, аз почнах да се чувствавам все повече и повече като подсъдим. Студеният фронт бе отдалечен на около осемдесет мили оттук и се придвижваше със скорост 40 възела. Очакваше се вятър със сила 9 бала, който на другия ден щеше да достигне 10 бала. Радиоговорителят предрече още проливни дъждове и слаба видимост. Повярвах му; всички предзнаменования потвърждаваха прогнозата.

Отново изслушах радиограмата от Брюс и съжалих, че изобщо съм я чул. В такъв случай сега сигурно щях да съм отминал Блъф и островите щяха да бъдат далеч зад мен, когато лошото време ме настигне. Ето как съдбата си играе с човека, помислих си — божията воля трябва да се изпълни; само се надявах, че неговата воля съвпада с моята.

Сложих чайника на примуса; навън бе все още тихо, макар и тъмно като в рог, и аз си представих как Брюс седи удобно в хотела с голяма бира пред себе си. След двацет и четири часа нищо чудно да прием заедно. Тази мисъл натрапчиво се впи в съзнанието ми и дори полека-лека взе да ми се харесва, когато изведнъж ми проблесна колко съм нелоялен към „Сухейли“. Толкова път бяхме изминали заедно, а сега аз подличко си мечтаех да я изоставя, за да се възползвам от човешките наслади. „Сухейли“ на няколко пъти беше ме извеждала невредим от доста лоши бури, а сега, когато ѝ бях безкрайно необходим за разлика от предишните случаи, при които изпълнявах само ролята на навигатор при нейния двубой със стихията, аз мислех да я предам. Почувствах се крайно засрамен от себе си.

Твърдо решен да избия тия мисли от главата си, аз си сварих чаша кафе, допълних го със солидна порция бренди, а после разтворих пред себе си картата, лоцията и описа на фаровете, за да науча наизуст характерните особености на сигналните светлини и курсовете, които трябваше да следвам при преминаването през протока. Разполагах и с още едно помощно средство, което понякога ми беше много полезно — чрез него разбирах на какво разстояние съм отдалечен от даден фар, когато лъчът му се появи един пръст на хоризонта. При хоризонтално изпълната ръка пръстът покрива дъгата на ъгъл от около градус и половина. По този начин се получава приблизителна представа за

разстоянието и когато не е възможно да се използва секстант за определяне на точния ъгъл, методът с пръста помага много. С това се изчерпаха навигационните ми приготовления. Таблиците ми за приливите и отливите в Тихия океан бяха подгизнали отдавна, тъй че се налагаше да наблюдавам течението и да задействувам в главата си два лага, единият от които да отчита възможно най-голямото разстояние, изминато от нас, а другият — възможно най-малкото; също така трябваше да внимавам да не се увличам прекалено в следването на даден курс, при което можех да пропусна някой ориентируващ знак.

Стоях на входа на каютата и пуших, когато завая и излезе вятър. Двайсет минути преди това, сред възцарилата се зловеща тишина, в далечината отпред бях съзрял отблясък на фар, по чиито сигнали установих, че става въпрос за фара на остров Сентър. Определих азимута към него и вече разполагах с началния курс, по който да водя яхтата. Извадих голям късмет, защото до момента имах само обща представа за местоположението си, а щом дъждът завая, всичко се скри като зад плътна завеса и това продължи цели три часа.

Дотук — добре. Един рунд за нас.

Когато завая, духащият от север-северозапад вятър внезапно смени посоката си и се надигна с удвоена сила от запад. Качих се на палубата и хвърлих зад борда синия перлин, малко по-късно пуснах и плаващата котва. Искях да плавам колкото е възможно по-бавно, додето видимостта не се подобри. Заел бях позиция в преддверието на каютата; по-далеч от носа нищо не се виждаше поради проливния дъжд и нямаше особена полза да стоя на вахта вън, само щях да мръзна.

Както обикновено, „Сухейли“ се носеше изящно по вълните и на борда проникваше съвсем малко вода, повечето талази се разполовяваха в кърмата и изтичаха в потоци пяна край бордовете.

Към 02:30 вятърът достигна щормова сила, при което прибрах бизана и вързах шкотите на щормовия кливер. Дъждът понамаля и аз сегиз-тогиз успявах да зърна някоя звезда по парцаливото небе. След като се подкрепих с част от съдържанието на бутилката бренди, аз се изкачих върху мостика на „Адмирала“ и заставах на вахта. Единствената ми надежда бе да съзря отблясък от фара на остров Сентър. Ако бяхме го подминали в непрогледния мрак, можех само да

се уповавам на щастливата си звезда, че не сме изтласкани в периферията на протока, а плаваме по средата. Чувствувах, че малко се бяхме отклонили на север от курса право на изток и бях готов, ако видя прибой напред, да вдигна грота и да се измъкна на юг. В продължение на половин час се вирах напразно в мрака, вкопчен в такелажата, в който свиреше вятърът. Остатъците от дъжда сега се смесваха с водните пръски и аз установих, че е трудно и болезнено да се гледа зад кърмата, където вълните връхлитаха една връз друга в стремглавия си бяг по вятъра, вдигайки облаци пръски във въздуха, които моментално се изсипваха обратно върху морската повърхност подобно на град. После тъмнината на север взе да избледнява на определени интервали. Все още не можех да забележа никаква светлина, а само бледо сияние, обхващащо част от хоризонта. Преброих секундите и разчетох характеристиката. Беше фарът на остров Сентър, при това изглеждаше близко. Сkochих от мостика, преместих румпела с около три сантиметра наляво и го вързах отново. Повече нищо не бе необходимо, за да се отклони носът на яхтата с 30 градуса надясно, което пък бе нужно, за да не се натъкнем на скалите югоизточно от фаровата кула. „Сухейли“ продължаваше да се носи напред, като сега се накреняваше по-малко и от време на време лягаше на борд, ала вълните нито веднъж не я заляха.

Прекарах още един час в бдение, застанал на „Адмирала“. Държах се само с една ръка, като на всеки няколко минути я сменях, за да не отмалее. През цялото време се вирах напред, търсейки прибоя, макар че не би било никак лесно да го различа в това побеляло море около нас. И все пак беше по-добре да гледам за прибой, отколкото да стоя със скръстени ръце.

Накрая, когато сиянието от фара на остров Сентър изчезна съвсем, аз реших, че трябва да съм отминал скалите, и слязох в каютата за едно кафе и цигара.

Долу ходът на яхтата се усещаше удивително. Разбира се, вече бяхме в протока и силното мъртво вълнение, което е характерно за Южния океан, не бе способно да упражнява своето въздействие с пълна сила. Сътресенията се дължаха главно на вълните, които бързо нарастваха и препускаха по вятъра.

Когато най-сетне се сгрях, навън почна да просветлява и аз се качих отново на моя наблюдателен пункт, за да продължа да гледам за

суша. Лека-полека небето изсветля, но това не ми помогна много, защото кондензираната влага в атмосферата свеждаше видимостта до по-малко от миля.

Проверих курса. Изглежда, се движехме по средата на протока, което при сегашната видимост означаваше, че е изключено да видя Блъф и без да се усетя, бих могъл да попадна в капана от плитчини и островчета. Върнах румпела в средно положение, за да насоча яхтата отново в източна посока, при което започнахме да се доближаваме до сушата, макар и да не я виждахме.

Времето минаваше, а аз не забелязвах нищо и взех сериозно да се притеснявам. Ами ако течението е било по-силно, отколкото предполагам — тогава нищо чудно вече да съм отминал Блъф. От друга страна, възможно бе да съм изтласкан обратно при остров Сентър. Вятърът продължаваше да се усилва и видимостта се влошаваше. В кръгзора ми изплува сноп кафяви водорасли. Дали са захванати за дъно? Не са, слава богу; представляваха разкъсани парчета, които вълните бяха изтръгнали и довели някъде от наветрената ни страна.

Колкото повече време минаваше, без да съзра земя, толкова по-силно ставаше безпокойството ми и накрая почнаха да ми се привиждат силуети в простора наоколо. Всъщност човек много лесно можеше да се заблуди, тъй като въздушните вихри непрекъснато сменяха оттенъка си и не бе никак трудно изневиделица да съзреш някой мъгляв нос пред себе си. Подобни миражи продължиха да ми се явяват известно време и така до 07:30, когато едно очертание пред нас най-сетне почна да добива плът и неотклонно да се приближава. Не бях в състояние да различа нищо определено от този смътен силует, нищо, което да ми подсказва какъв характер има брегът отпред. Ала дори и да имаше нещо общо с Блъф, той се намираще откъм подветрената ни страна и трябваше незабавно да променим курса, ако не искахме да приключим плаването в прегръдката му.

Все още плавахме единствено с щормовия кливер, но при тази суша от юг нямаше да можем да се измъкнем само с едно завъртане на руля, както преди. Прималя ми; налагаше се да вдигна грота, а не бях сигурен дали мачтата ще издържи напрежението и ако издържи, след колко време ветрилото ще бъде накъсано на парцали. Добре пък — за предпочитане бе стихията да ни изхвърли на брега с нацепени платна или счупена мачта, отколкото да не предприема нищо за извеждането

на яхтата в безопасност. Отидох при гика и заразвързвах обвързките, които придържаха ветрилото свито, после хванах манивелата на лебедката и вдигнах ветрилото. Усетих как „Сухейли“ тозчас се задъха; плаващата котва и перлинът упражняваха твърде голяма тяга. Но преди да се заема с тях, трябваше да насоча яхтата по безопасен курс, затуй опънах бизана, рифован докрай, та да държи носа повдигнат. Едва сега започнахме истински да усещаме вълнението. Макар и храбро да качваше големите вълни, „Сухейли“ трудно се оправяше с по-малките, които злобно се нахвърляха върху нея, разбиваха се о корпуса и обливаха палубата с потоци вода. Нямаше как, трябваше да се примирим с положението; все пак по-добре така, отколкото да се забием в брега, и дори да пресилех „Сухейли“, додето се измъкнем оттук, поне щях да запазя яхтата и сетне бих могъл да я поправа в Нова Зеландия. За да съм сигурен, че нищо не ще възпрепятствува нашия път към спасението, аз реших да намаля тягата, като прибера плаващата котва. Не бях изтеглил и два фадъма от обиращото въже, когато разбрах, че то и котвеното въже са се заплели неспасяемо в перлина. В момента правехме около 4 възела и се съмнявах, че при други обстоятелства бих сполучил да прибера плаващата котва и перлина на борда. Сега обаче отчаянието ми вдъхна сили и като използвах за помощник хода на яхтата, лека-полека почнах да обирам оплетените въжета. Седях в кокпита с лице към кърмата и крака, запънати в планшира. Всеки път, щом носът изскачаше над водата и яхтата губеше скорост, аз опъвах с цялата си тежест перлина и после се вкопчвах в него, за да не изгърва спечелената дължина, когато „Сухейли“ отново се втурваше напред. Отначало изтеглях едва по петнайсетина сантиметра наведнъж и с ужас се запитах колко време ще ми трябва, докато прибера всичките 220 метра, но по-нататък стана по-лесно и щом измъкнах плаващата котва, трудностите значително намаляха. При изтеглянето естествено няха възможност да оправям оплетените въжета и в кокпита настана истински хаос. Натъпках каквото можах вътре, а останалата част от въжетата вързах на едно или друго място, тъй че заливащите ни вълни да не ги отнесат в морето.

До момента бях прекалено зает, за да обърна внимание какво става със сушата — усилията ми бяха изцяло насочени към яхтата и извеждането ѝ на безопасен курс, — ала сега намерих време да хвърля поглед към подветрената ни страна и да проверя как се справяме.

Земята изглеждаше доста по-близо от преди и дори успях да различа фонтаните от пръски, които вдигаха разбиващите се край брега вълни; обаче се виждаше и краят на сушата — на около 45 градуса встрани от носа, следователно все още имахме шансове да я избегнем.

Започнах да се двоумя дали всъщност не е Блъф. Брегът много приличаше на крайбрежието около Дърбан, наричано Блъф^[1], и завършваше като отсечен. Все пак по него не можех да открия никакви признаци на човешко присъствие — светлини, сгради или радиоантени, — които биха ми позволили да го идентифицирам, и тъй като беше възможно да е някакъв нос, зад който, скрита в мъглата, сушата продължаваше, аз реших засега да не изоставям взетия курс.

В момента правехме всичко, каквото е по силите ни. „Сухейли“ пореше вълните и предветрената ѝ страна беше под водата почти през цялото време, но брегът постепенно взе да остава на траверс. Изведнъж се въодушевих. За пръв път си казах, че сигурно ще се измъкнем. Всъщност изобщо не бях допускал, че няма да успеем, но сега вече бях убеден.

Внезапно си дадох сметка колко съм премръзнал, мокър и уморен. Плещите и раменете почнаха да ме болят след напъните при изтеглянето на перлина и плаващата котва; ръцете ми бяха добили онзи кървавочервен цвят, който означаваше, че през следващите няколко дни болезнено ще ги усещам. Внимателно огледах хоризонта за някакви други подозрителни очертания и след като не открих нищо, слязох в каютата да изпия чаша кафе. Да знаете само как благославях досетливостта си предварително да напълня термоса с гореща вода. Сега да се кипне вода, би било абсолютно невъзможно. Запалих цигара и седнах върху пластмасовите туби, топлата чаша се полюшваше в ръцете ми и бавно започна да ги сгрява. Не знам дали това беше реакция след преминалата опасност, но бях завладян от неописуемо задоволство. „Сухейли“ се държеше великолепно; смятах, че сигурно сме преполовили протока, тъй че ако подминем Блъф, сетне щяхме да се промъкнем през островчетата по светло, като се придвижим край брега до Дъниндин и срещнем Брюс там. А най-радостното бе, че барометърът започна да се вдига — значи времето едва ли щеше да се влошава повече, макар и да не очаквах подобрене в близките дни.

Всичко това беше много окуражаващо и със значително ободрен дух аз се върнах на палубата да продължа вахтата. Първото нещо,

което ми направи впечатление, бе, че вълнението е спаднало независимо от неотслабващата щормова сила на вятъра. Вълните в никакъв случай не бяха толкова големи като преди, а това говореше за отслабване на въздушния натиск върху тях. Единствената възможна преграда откъм подветрената страна беше остров Стюърт, от което би могло да се заключи, че се намираме почти в южната половина на протока. Реших да продължа още известно време по курса и ако забележа суша, да видя дали ще мога да открия някакви отличителни белези. Дори и да не откриех нещо характерно по брега, той щеше да ми послужи като отправна точка за достигане на северния бряг.

В 09:00 на хоризонта се появи остров; скоро се показа още един и аз поразместих ветрилата, а щом курсът се стабилизира, слязох долу да разбера къде се намираме. Доколкото, бях в състояние да определя, като че ли бяхме право на юг от Блъф Харбър, т.е. Блъф Харбър навярно беше сушата, на която за малко не налетяхме. Добре тогава — ще се отправим на север и ще видим какво има там.

Няколко минути по-късно получих неочаквана помощ. В мъглата пред мен изневиделица забелязах да изплува малък ферибот. Клатушката се ужасно и аз искрено си помислих, че нашето положение не е чак толкова тежко; често се случва силното вълнение за един голям съд да е прекалено силно, за да се почувствува истински от една малка яхта, която подскача по вълните като коркова тапа.

Знаех, че фериботът положително идва от Блъф Харбър, поради което сегашният ми курс щеше да ме отведе право там; обаче исках да уведомя Брюс къде се намирам и затуй се отправих към ферибота. Горедолу по същото време от борда му ни забелязаха и промениха курса, за да приближат.

При всичките ни срещи с кораби по време на плаването главната ми грижа бе да направя така, че да ме познаят. В края на краищата из морето плават маса яхти и от къде на къде екипажът е длъжен да предположи, че ние сме нещо по-различно от местна яхта на разходка. Ала в този случай тревогите ми бяха напразни; видях как мостикът почерня от хора, а от опит знаех, че случайна яхта не може да предизвика такова любопитство — явно бяха ни познали. Предположението ми се потвърди, когато фериботът на име „Вайруа“ обърна и приближи на разстояние, колкото да се чуваме. За да проверя местоположението си, най-напред попитах къде се намира Блъф

Харбър. Отговориха ми да плавам девет мили на север. Благодарих им и след като фериботът се върна на курса си, извиках на екипажа, че корабът им представлява прекрасна гледка. Както узнах по-късно, на борда не разбрали последните ми думи и решили, че съм казал „До скоро виждане“, от което всички заключили, че възнамерявам да преустановя плаването в Блъф Харбър. Разбира се, това бе просто едно безвредно недоразумение и аз дължа благодарности на капитана на „Вайруа“, загдето съобщи за мен.

Проследих как фериботът се изгуби в мъглата, като вдигаше фонтани от пръски с кърмата, после се убедих, че се движим с правилна посока и слязох в каютата за закуска.

Към 10:30 Блъф Харбър се появи точно пред нас и малко след туй забелязах фара на остров Дог, който се намира срещу входа на пристанището. Ала вече бяхме извън слабата закрила на остров Стюърт, който омаломощаваше донякъде яростта на вятъра и вълните, и сега „Сухейли“ започна да дрейфува встрани под мощния напор на щорма. Качих яхтата максимално срещу вятъра, но положението не се промени: стихииите безмилостно ни изтласкваха далеч от пристанищния вход. Когато остров Дог дойде на траверс, вече бяхме изменили две мили по вятъра, но аз продължих с надеждата, че щом Блъф Харбър остане откъм наветрената ни страна, условията ще станат по-благоприятни и дори ще успеем да се върнем с лавиране до пристанището.

Цветът на водата сега чувствително изсветля, вълните станаха по-къси и стръмни, а мъртвото вълнение почти изчезна. Прехвърлихме Блъф откъм наветрената ни страна, ала условията не се подобриха особено и скоро водата взе да придобива светлокафеникав оттенък, сигнализиращ за плитчини, при което разбрах, че е необходимо да се насочим към по-дълбоки води. Дори двигателят ми да беше в изправност, при това време пак не бихме съумели да се доберем до Блъф Харбър, а отгоре на всичко и приливно-отливното течение беше срещу нас, както научих по-късно.

Обърнах „Сухейли“ отново с кърма към вълните, хвърлих в морето оплетените перлини, за да не позволя на яхтата да застава напречно, и после отидох да сваля грота. Още щом освободих спирачката на фаловата лебедка, усетих, че нещо не е в ред. Обикновено ветрилото се сваляше леко, но сега остана вдигнато.

Сграбчих предната шкаторина и се помъчих да смъкна платното, ала след като поддаде няколко сантиметра, то се запъна съвсем. Вдигнах очи към мачтата — нищо не възпираше движението на фала; сетне обаче забелязах, че при топа на мачтата май има някакво разместване. Предпазливо се върнах в кокпита, откъдето се вижда по-добре топовият фалов блок — макаратата, през която минава фалът; оказа се, че по една или друга причина въжето беше изскочило от шкифа и се беше заклецило отстрана. При това положение не можех нито да вдигна, нито да сваля грота.

Точно сега ли трябваше да стане това, рекох си аз с горчивина, а после си дадох сметка, че действията ми през последните няколко часа бяха достатъчна причина, за да се случи тази авария. Все пак тия разсъждения не помагаха с нищо. Ветрилото трябваше да се свали, защото яхтата заплашваше да се обърне напречно на вълните въпреки перлините: въпросът беше как. Шегелът, свързващ фала с ветрилото, се намираще на пет метра и половина над палубата и аз нямах никакво намерение да се катеря дотам. Мачтата щеше да ме отръска като мокро куче козината си. Накрая реших да отпусна рифованото ветрило, като развия три намотки около гика, а после изправя вертикално гика и притисна ветрилото между него и мачтата. Решението не беше идеално, но помогна. Рифовах отново бизана и ходът ни пак се успокои. От бордовия дневник разбирам, че вятърът не е паднал под 10 бала до 13:00; горе-долу по същото време зърнах най-северния остров от веригата в протока. Намирахме се доста далеч от него и доколкото можех да преценя, бяхме някъде около средата на фарватера.

Цял следобед стоях на вахта, оглеждайки се за суша, и макар да ми се стори, че съзирам някакви скали, не бях никак сигурен, понеже вече навсякъде виждах неясни, мъгляви очертания. Привечер на север проблесна лъч и установих, че принадлежи на фара Нъгет, далеч от всички опасности. Извих малко руля, тъй че да се движим успоредно на бреговата линия, която тук свиваше на североизток, и слязох в каютата да си легна.

На другата сутрин се събудих по светло, вятърът беше паднал на 5 бала. На хоризонта не се виждаше земя, затуй прибрах перлините, после опънах грота, доколкото бе възможно, и легнах на курс, който, надявах се, щеше да ни отведе до Отаго. Сутринта направих серия от наблюдения, които в съчетание с меридианната дължина ми дадоха да

разбера къде се намирам. Към 13:20 на хоризонта се яви суша и щом приближих, по описанието в лоцията познах, че това е полуостров Отаго. Следобед вятърът започна да отслабва и тъй като няха възможност да използвам пълноценно грота, скоростта ни рязко падна и едва в 18:40 обходихме бавно-бавно Таироа Хедс.

Още преди да наближим носа, бях издигнал позивните отличителни знаци на „Сухейли“, бях приготвил и сирената. Не знаех, какво ме очаква зад вдадената в морето суша, защото най-едромащабната карта, с която разполагах, беше на целия новозеландски Южен остров. Изобщо не бях предполагал, че ще ми потръбват по-подробни сведения. Реших да вляза в пристанището, да установя контакт с някого и да пратя съобщение на Брюс. Не бях много сигурен дали хвърлянето на котва няма да се счете за престой — смятах, че няма. Това е съвсем обикновена маневра и аз бих могъл да хвърля котва при всеки един от безлюдните острови на пътя ми, без никой да разбере. Единствено би трябвало да се пазя от ентузиастите, които ще опитат да се качат на борда или да ми предложат помощ. Не бих искал да повтора историята на клетия Джим Питърс от маратонското бягане по време на имперските игри през 1954 г. във Ванкувър.

След като заобиколих носа, плавайки на около четирийсетина метра от скалистия бряг, край фара на Таироа Хедс различих сигнална станция. Подадох със сирената различни комбинации от звукови сигнали, ала не забелязах нищо, което да подсказва, че са ме видели или че станцията е обитавана, и затова продължих.

Гледката, която се разкри пред очите ми, беше доста неочаквана. С изключение на вълнолома, който започваше от северния бряг на входния пристанищен канал, пристанището на Отаго съвсем нямаше вид на пристанище; вместо очакваните докове и кранове пред погледа ми се очертаха зелени хълмове и пясъчни дюни. Не виждах никакъв смисъл да вися пред входа, тъй като сигурно щеше да мине доста време, преди някой да дойде насам, и реших да навляза навътре по канала. Това обаче не беше лесно, понеже вятърът беше насрещен, а след като доближих средата на протока, осъзнах, че има и отлив. Направих един халс и като се върнах обратно към Таироа Хедс, разбрах, че съм напреднал всичко на всичко с десетина метра. Все пак в близост до южния бряг на канала течението беше значително по-

слабо; освен това установих, че край скалите вятърът леко променя посоката си и затуй се отпавих към тях, та да постигна някакъв осезаем прогрес, и когато вятърът взе да отслабва, завъртях руля и обърнах на другия халс, „Сухейли“ не се движеше много бързо и плавно почна да се обръща, но вятърът сякаш се промени и макар че това би трябвало да ни помогне, всъщност ни изтласка още по-навътре в заслонения залив, вместо да обърне ветрилата и да ни избути отново в канала. Скалите се приближаваха. Хвърлих светкавичен поглед назад, да проверя дали не бих могъл да направя поворота, ала скалите бяха твърде близко. Вързах румпела под ъгъл и се спуснах на бака да обърна кливера ръчно, но предварително знаех, че вече е късно. Излишно бе повече да се плаша от скалите, защото бяхме заседнали. Бях вбесен от себе си. Погълнат от мисълта как да се придвижа напред, аз изобщо не бях помислил, че този малък залив, ограден със стръмни скали, може да бъде съвсем плитък.

Все пак не всичко бе загубено. Дъното изглеждаше пясъчно, тъй че корпусът едва ли беше пострадал. Но ако в момента отливът беше към края си, с настъпването на прилива постепенно щяхме да бъдем изтикани върху скалите — затова бе необходимо да хвърля котва колкото е възможно по-скоро. Прибрах всички ветрила с изключение на грота, който все още бе блокиран, и се втурнах долу да приготвя котвата и полипропиленовото въже. Нямаше време да надувам дингито. Вързах въжето за котвата, съблякох се и скочих във водата. Първите десет метра вървах по дъното, носейки котвата — петнайсеткилограмова, идеална за такъв пясък. След като нивото на водата достигна над устата ми, на всеки няколко крачки започнах да подскачам и да си поемам въздух. Постепенно това ставаше все по-трудно и последните метри се принудих да влача котвата, плувайки; накрая въжето се опъна, аз се гмурнах и зарових лапата в пясъка.

Обърнах се назад и за пръв път от пет месеца насам видях „Сухейли“ отдалеч. По моя преценка изглеждаше невероятно мръсна и ръждивите ивици, набраздили борда под „Адмирала“, с нищо не допринасяха за нейния вид. Насочих поглед към кърмата: около пет сантиметра от защитната боя се показваха над водната повърхност, следователно отливът продължаваше — гръм и мълния!

Върнах се на борда. Извън водата почувствувах студ, ала имаше по-неотложни неща от сгряването на премръзналото ми тяло: изтегнах

котвеното въже колкото ми стигаха силите. Сега имаше какво да ни задържи, за да не продължим към брега, щом приливът настъпи.

Едва-що свърших тая работа, когато някакъв глас ми викна от върха на скалите и ме уведоми, че идвала помощ. В отговор извиках на непознатия, че не искам никаква помощ, поне засега, и че ще се помъча да се оправя без чужда намеса. Попитах колко трае отливът; отговориха ми — три часа и че нивото на водата щяло да спадне с още шейсет сантиметра. Това беше всичко, което исках да зная, и казах на моя нов познайник, че към полунощ отново ще бъдем на вода. После той си тръгна, като обеща да направи опит да се свърже от мое име с Брюс, а аз слязох в каютата да се облека и да видя какво прави бутилката бренди.

Наоколо беше абсолютна тишина. За пръв път от 159 дни насам не се чуваше нито скърцане на дърво, нито плисък на вълни. „Сухейли“ постепенно взе да се накланя, но аз бях уверен, че докато котвата е в морето, всичко е наред, и се разположих удобно с бутилка в ръка и запалена цигара, наслаждавайки се истински на изумителното спокойствие. По едно време най-неочаквано си рекох, че ако управителният съвет на търговския флот научи за произшествието ми, като нищо ще ми отнеме свидетелството; тъкмо се заливах от смях при тая мисъл, когато в далечината се разнесе пърпорене на двигател.

Качих се на палубата точно навреме, за да видя как една моторница на име „Сий Уитч“ се показва в началото на залива, следвана на късо разстояние от рибарската лодка „Анна Дий“. С вик предупредих да внимават да не повредят въжетото на котвата ми, ала дали намалиха скоростта овреме, така и не разбрах. Във всеки случай по някое време вечерта винтът на една от лодките закачи въжетото и лошо го разряза, което щеше да има фатални последици, ако своевременно не бях го забелязал и оправил.

Моторницата навлезе в залива и спря на няколко метра от „Сухейли“. „Аз съм Фред Дънкън. А това са мистър Дейвис от пристанищната управа и мистър Уилсън — корабостроител.“ Здравейте. Дали се нуждая от помощ? Не, мисля, че ще се оправя сам, само да настъпи приливът. Дали случайно не знаят къде е Брюс Максвел? Ами последното, което били чули, е, че цял ден сновал нагоре-надолу по брега да ме търси, а сега някакъв човек се мъчел да се свърже с него. Чудесно; не очаквах да са осведомени, че идвам

нонстоп от Англия, но се бях излъгал — хората знаеха за мен и вече бяха предприели опити да намерят Брюс. Много мило, пък и навреме, рекох си аз. Колко дълго смятам да остана тук? Предполагам, докато дойде Брюс, макар че щом се вдигна на вода, може да ида до пристанището и там да пусна котва.

Не може, приятелче, смениха правилника: нямаш право да влизаш изобщо в пристанище. Най-добре ще е да си стоиш тук. В това време се намесиха рибарите — казаха, че било за предпочитане да се прехвърля в някой друг залив, понеже този бил отворен на север, а се очаквало през нощта вятърът да задуха именно от тази посока.

Запалих цигара и седнах на каютния покрив, докато новодошлите уточняваха къде е най-подходящо да отида. Вече бях забравил какво значи приятна компания и сега бих могъл да слушам говора на тия хора цяла седмица. И двете лодки разполагаха с радиотелефони и не след дълго се получи новината, че Брюс е открит и идва насам.

Не съм свикнал на такъв вид услуги и трябва да призная, че доста ми се харесаха; ала вече се смрачаваше и бе време да дам нареждане на екипажа да се качи на мачтата, за да освободи гротфала. Едва ли щеше да ми се удаде друга такава възможност. Докато извършвах поправката, Джон Браун от вестник „Отаго Дейли Таймс“ и Спенсър Джоли, журналист от Новозеландската телевизия, ме осведомиха за най-новите световни събития от борда на „Сий Уитч“, дванайсет метра под мен. Не бях изгубил напълно представа какво става по света, понеже бях слушал австралийските информационни емисии, ала исках да разбера как се е представила Великобритания на олимпийските игри. Някой каза, че май сме спечелили шестнайсет златни медала, обаче аз възразих, че вероятно това се отнася за Игрите на общността. Тогава последва въпросът, каква общност? И аз доста остро отговорих: „Нашата общност“, с което авторът на въпроса се съгласи: „Едно на нула за тебе, приятел“.

След около час „Сий Уитч“ си замина и аз останах в компанията на Лорънс Уотърс и Джон Малкълм с Лорънсовата лодка за лов на омари „Анна Дий“. Несъмнено всеки човек съхранява спомени за отделни периоди от своя живот, често пъти само за онзи кратък миг, когато е изпитал пълно блаженство. Такова чувство изпитвах сега. Фалът беше оправен и в близките три часа нямаше какво да правя,

освен да чакам прилива да вдигне „Сухейли“. А междувременно „Анна Дий“ стоеше закотвена на три метра от мен и ние разговаряхме тихо, като единствените звуци, които нарушаваха спокойствието, бяха поплискванията на вълничките в корпусите на двата съда и самотният писък на някоя птица по скалите. Сред това чудесно спокойствие и тишина направо беше трудно да си представя, че само преди броени часове двамата със „Сухейли“ бяхме водили борба за живота си; всичко това сега ми изглеждаше нереално.

Около 23:00 „Сухейли“ се раздвижи. Като начало килът започна да се блъска по дъното, докато вълните постепенно набираха височина, за да вдигнат яхтата. Блъскането продължи около половин час, а в това време аз зорко наблюдавах котвеното въже, да не би случайно котвата да се измъкне. Постепенно въжето се опъна и после от сътресенията носът лека-полека се извъртя на една линия с него, докато накрая ми се удаде да го закача на лебедката. Заех се да скъся дължината на въжето с цел да придърпам яхтата в по-дълбоки води и да отстраня напълно опасността от засядане на скалите. Засега повече нямаше какво да се направи. Вятърът беше изчезнал, а приливът продължаваше да нахлува с голяма скорост в канала и затуй реших да изчакам настъпването на отлива, преди да предприема опит за тръгване.

Проверих трюмовете, ала те се оказаха в същото състояние, в каквото ги бях оставил след последното изпомпване тази сутрин; бях уверен, че ударите в корпуса не бяха достатъчно силни, за да причинят някакви щети.

Малко по-късно Лорънс Уотърс и Джон Малкълм тръгнаха да проверят дали няма да могат да намерят приятеля ми, както сами се изразиха, а аз седнах да хапна надве-натри. Тъкмо бях свършил с яденето, когато навън се разнесе вик и аз побързах да се кача на палубата, където Брюс ме посрещна с поздрава: „Какво по дяволите търсиш тук?“ До мръкване ме търсил със самолет, а после взел автомобил, за да измине разстоянието от Блъф до тук; именно в Блъф той беше научил, че съм в Отаго.

С нетърпение очаквах да получа вести от къщи и най-вече се надявах на някаква поща, ала останах разочарован. Брюс потвърди, че след отплаването ми от Фалмът правилата на състезанието били променени и според тях не е разрешено да се оказва никаква материална помощ на участниците. Към това определение спадаше и

кореспонденцията и за да няма неприятности, Брюс не беше ми донесъл никакви писма. Испитах ужасно разочарование, а и се разгневих от това ограничение, което счетох и продължавам да считам за детинско и излишно.

Никой моряк ни най-малко не би се трогнал от липсата на писма. Дори и днес корабната поща е нередовна и ако морякът не е получил нищо, той просто ще свие рамене и ще си каже: „Голяма работа. В следващото пристанище ще ме чака цял тон.“ Хората, които са свикнали да се ползват от това благо на цивилизацията, могат да си помислят, че писмата биха били от съществено значение за състоянието на моя дух. Нищо подобно. Липсата на писма тогава само ме ядоса, ядосва ме и сега, като си помисля за този случай; ядосан бях от това, че ако бяха необходими изобщо някакви „правила“, те би трябвало да са формулирани поне ясно, ядосан бях и от глупостта на някои от тях.

Все пак Брюс ме увери, че всичките ми близки са добре — думи, които имаха стойност на писмо, и после ми съобщи последните новини за моите съперници. Моатесие беше приблизително на 4000 мили зад мен, което означаваше, че има изгледи да успее. Фужерон беше потеглил със своя кутер „Капитан Браун“ и все още бе зад Моатесие. Капитан Кинг бил принуден да се откаже, след като счупил и оригиналната, и резервната си мачта. Тази вест не ме изненада особено, тъй като не вярвах, че една неукрепена с ванти мачта ще издържи дълго в Южния океан. За щастие капитан Кинг беше здрав и читав, което бе радостно да се узнае, и всеки момент се очакваше да пристигне в Кейптаун. Неговото оттегляне несъмнено разклати британските шансове за успех в гонитбата, понеже се предполагаше, че изящният корпус на „Галуей Блейзър“ ще развива добра скорост, а лично аз бях предвиждал, че Кинг ще остави Моатесие далеч зад себе си. Само да имаше конвенционално стъкмяване... Наистина с джонково стъкмяване се маневрира най-лесно, но джонките притежават огромни мачти и въпреки това вечно се чупят. Напрежението върху мачтата на малък, люлеещ се по вълните съд е ужасно и трябва да се ограничи чрез ванти.

Имах и трима нови конкуренти, за които не бях чувал досега. Найджъл Тетли с 12-метровия тримаран „Виктрес“, който според Брюс отвътре приличал на дворец, италианецът Алекс Каросо, също като

мен член на Океанския крайцерски клуб, за когото последните ми сведения бяха, че проявявал интерес към трансатлантическата регата за самотници и плавал с дващестметровия си кеч „Ганчия Американо“. Третата яхта беше още един тримаран от класа на „Виктрес“ на име „Тайнмът Електрон“, воден от Доналд Краухърст. Брюс не беше съвсем сигурен къде се намират изброените трима мореплаватели, ала каза, че ако продължавам със същото темпо, както досега, се предвижда финален спринт между мен и Моатесие. Тъкмо такава вест ми трябваше за стимул.

Побъбрихме около час, след което Брюс замина с пилотския катер, за да телефонира в Лондон. Докато разговаряхме, вятърът постепенно бе почнал да се надига от северозапад. Това хич не ми хареса, понеже заливът беше отворен именно в тази посока, а се предвиждаше вятър със сила 4 бала, който би могъл да бъде неприятен и опасен. Останал сам с „Анна Дий“, аз взех да се тревожа. Приливът щеше да продължи още два часа, преди да настъпи застой в приливно-отливното течение, но дотогава вятърът щеше да се е усилил. След като прецених положението, реших, че е рисковано да изчаквам завръщането на Брюс. Най-умно бе да се измъкна от залива веднага, докато вятърът още не е освирепял съвсем, и да приема схватката с прилива, който в най-лошия случай можеше да ме завлече до Отаго, докато вятърът би ме забил в брега.

Вдигнах грота и бизана и оставяйки шкотите отпуснати, отидох на бака да вдигна кливера. „Сухейли“ се обърна на десен халс, аз се върнах на кърмата и натегнах шкотите. Набрахме скорост и се отправихме към скалите. Завъртях руля, минах на другия халс, сетне се втурнах към носа и заизтеглях котвата, додето преминавахме над нея. Още не бях я качил на борда, когато се наложи отново да сменя халса. Завъртяхме се и вече бяхме далеч от скалите. Вдигнах стаксела и прибрах котвата на палубата.

През цялото време „Анна Дий“ беше стояла наблизо, просто за всеки случай — ако не успея да се справя, и сега, виждайки, че се измъкнах, Лорънс приближи до борда. Реших, че е излишно да спирам отново, след като веднъж потеглих, и хвърлих в движение на „Анна Дий“ завършената част от дневника си, няколко писма и карти, които помолих да предадат на Брюс.

Известно време продължихме заедно, после Лорънс и Джон ми пожелаха щастливо плаване, обърнаха и се насочиха обратно към пристанището. Стана ми мъчно, че си отиват. Макар и да се познавахме от часове, чувствавах, че сме се сблизихи много и се надявах някой ден пътищата ми да ме отведат отново в Отаго. И без друго исках да отидем заедно на лов за омари.

[1] Bluff (англ.) — стръмен скалист бряг. — Б.пр. ↑

ОТ ОТАГО ДО НОС ХОРН

21 НОЕМВРИ 1968 Г. (160-И ДЕН)

8 ЯНУАРИ 1969 Г. (209-И ДЕН)

През следващите девет дни все не смогвах да пиша в дневника си. В моментите, когато не бях на руля, се чувствавах капнал от умора, освен това се стараех да спя повече, за да залича следите от напрежението и вълнението при обхождането на Нова Зеландия. Щом се посъвзех, започнах да оправям невероятната бъркотия, останала от оплитането на перлина и плаващата котва. Тази работа ми отне всичко три дни и на два пъти през това време се налагаше да използвам перлина поради налетелите ни бури, което с нищо не облекчи задачата ми. Обикновено при оплетени въжета човек първо трябва да намери сплита, а разплитането е вече лесно. Ала в случая не се виждаше никакъв сплит, а да се разтегне цялата плетеница беше невъзможно — на палубата просто нямаше толкова място. Перлинът бе дълъг 220 м, въжето на плаващата котва — 25 плюс обиращото въже с дължина още 30 м, като целият този метраж най-ентузиазно се бе включил във веселбата.

Опитът ми с плаващата котва се свеждаше само до описания случай, но така или иначе втори път никога не ще използвам обиращото въже. То е предназначено да обръща конуса, който служи като спирачка, тъй че последният да не оказва повече съпротивление на водата и да може да се изтегля „обтекаемо“, ала в действителност, дори ако съумеете да задържите обиращото въже далеч от основното, плаващата котва се извърта и обиращото въже се омотава в нея. Смятам, че най-доброто решение на проблема е да се извежда яхтата до плаващата котва, когато стане нужда да се прибере, или пък да се изтегли съдът по котвеното въже до котвата, ако ветроходецът чувствава мускулите си достатъчно силни. Всички спасителни лодки на големи кораби са снабдени с плаващи котви с обиращо въже, които може и да са удобни за работа, ако моряците притежават ветроходен опит с малки съдове, но

в днешно време това рядко е така и аз мисля, че употребата на един дълъг перлин е за предпочитане. С него много по-лесно се борави, а също „поддава“ повече, което натоварва по-малко лодката. Разбира се, дрейфът се увеличава, ала ако се доближите до подветрен бряг, вие така или иначе ще трябва да направите опит да се отдалечите от него.

Когато отплавахме от Нова Зеландия, се намирахме на около 47° южна ширина. Сега ми предстоеше да реша какъв курс да взема към нос Хорн. Естествено, най-добре беше да се насоча право нататък, но съществуваше едно усложнение, наречено айсберги. Средната северна граница на плаващите ледове е приблизително 45° южна ширина, и аз не бих посмял да сляза по на юг от тази линия. В епохата на ветрилата айсбергите са били голяма заплаха, независимо от денонощните вахти, а за мен бе невъзможно да стоя непрекъснато на палубата, поради което си дадох сметка, че не си струва да поемам такъв риск, макар и да ми гарантира по-бърз преход. Ако „Сухейли“ се натъкнеше на лед, няха никакви изгледи за спасение. Дори и да се кача на спасителния сал, смъртта ще ме настигне, преди да се добера до суша, ако изобщо някога стигна до нея. В миналото между Австралия и нос Хорн е минавал оживен морски път, отдалечен само на няколко стотин мили от ледената граница. Но след оттеглянето на големите ветроходи твърде малко кораби се връщат в Европа през нос Хорн — всички използват Панамския канал, тъй че най-близките морски пътища отстояха на хиляди мили от моя предполагаем маршрут.

Ето защо реших да се насоча на север от средната граница на плаващия лед и да се придържам към 44-ия паралел, като сменя курса по посока на Хорн на около 100° западна дължина, където ледената граница описва дъга, хлътнала на юг.

Човек предполага, бог разполага: едва-що бях определил предстоящия си път, когато вятърът, който в Южния океан е предимно западен, се обърна от изток. През следващите двайсет и един дни само в продължение на едно денонощие имах западни ветрове. Не ще и съмнение, че това беше най-досадната част от цялото плаване:

9 декември 1968 г., 179-и ден

Брей, брей, брей! Намираме се на север от 40-ия паралел и понастоящем караме към Аляска! Същите ветрове, същата неприятна вълна, въобще никакви изгледи

за промяна с изключение на подозрението, че в скоро време ще се побъркам. От всички отвратителни неща, които можеха да ми се случат, най-трудно намирам сили да приема факта, че в област, която се слави със западните си ветрове, сега духат източни — пълен абсурд. От последните петнайсет дни само в един вятърът не беше от изток. През това време успяхме да пропълзим с 26 градуса на изток, което е цяло чудо: при западни ветрове прогресът ни щеше да бъде почти двоен, с други думи, цяла една седмица отиде нахалост и подозирам, че е достатъчна, за да ме лиши от всякакви изгледи за успех. Безсмислено е да се надявам, че съперниците ми ще имат същите ветрове, тъй като и без това те биха развили по-добра скорост от мен при тия условия, да оставим настрана, че не бих пожелал и на най-големия си враг да бъде споходен от такова чувство за пълно безсилие. Един-два метра по-дълъг корпус би променил напълно нещата, докато сега клатушкането е отчайващо. Часът е 17:45 и вятърът почва да се усилва, както обикновено става по туй време. Загнезден между койката и масата, аз седя върху поправения кливер, който съм постлал върху пластмасовите туби. Току-що две вълни се разбиха на борда и през пролуките около люка се изляха потоци вода, които за малко не ме окъпаха. Люлеенето и надлъжно, и напречно е кошмарно и от шума в трюмовете разбирам, че е време да ги изпомпвам отново. На обяд криво-ляво успях да си сготвя ядене от говеждо месо и фасул. Не ми се понрави и смятам, че довечера ще мина без топла храна.

Много бих искал да имам подръка поне един непрочетен роман, в който да се скрия, или нещо, което да ми помогне да се отпусна и да забравя гризачото ме чувство за непоносима безнадеждност. Естествено, източни ветрове би трябвало да духат понякога тук, но съотношението 15:1 в тяхна полза ми се струва крайно необичайно и, според убеждението ми в момента, дяволски несправедливо. Ако е речено „жабарите“ да спечелят — нямам нищо против, ала защо е необходимо да бъда

подлаган на такива мъки, за да бъде лишен от победата; и китайците едва ли биха могли да измислят по-бавен и унищожителен метод за мъчение от този. Все пак нека гледаме нещата откъм светлата им страна: при тая скорост не след дълго ще бъдем изтласкани на север, в зоната с променливи ветрове, и тогава, ако не друго, поне ще можем да тъпчем на едно място при по-спокойни условия!

10 декември 1968 г., 180-и ден

Все същото. Изобщо не мога да го разбера това време. Преди три месеца на тази ширина бяхме кажи-речи в безветрие, а сега, когато времето би трябвало да бъде още по-благоприятно, върху нас връхлитат умерени до силни югоизточни ветрове. Ала най-озадачаващи са вълните. След като по цели дни духа постоянно от югоизток, те би трябвало да идват от същата посока, обаче не е така. Доколкото мога да разбера, имаме вълнение от изток, югоизток и юг и мъртва вълна — от изток и югоизток. Това показва, че посоката на вятъра се е променила неотдавна и в такъв случай може би се намираме в средата или в периферията на западен фронт, който се движи приблизително с нашата скорост. Фактът, че днес мъртвата вълна доста отслабна, макар и вятърът да не е паднал, май потвърждава предположението ми. Поради тази причина можах да увелича малко ветрилната площ. И все пак непрекъснато сме изтласквани на североизток. По пладне се намирахме на 39°49' южна ширина, с един градус по на север от вчера, без никаква видима промяна във времето. Чудя се какво ще стане, когато този въздушен поток отmine; страхувам се, че в зоната на променливи ветрове ще се окажем в пълно безветрие. Одеве мислех да опитам на другия халс и да се насоча на юг, но в същия момент вятърът леко промени посоката и задуха от юг-югоизток, тъй че запад-югозапад би бил най-добрият курс, който е по силите ми, и аз се отказах от първоначалното си намерение.

Това, разбира се, означава, че продължаваме да се движим малко по-близо до изток, отколкото е необходимо, и затуй си запазвам правото все пак да опитам на другия халс. Може би ако реша да направя поворот и да подкарам обратно към Нова Зеландия, западният вятър тозчас ще се появи! Майчице... Така искам да съм си у дома; там поне щяха да се намерят десетки „специалисти“, които да ме поучават какво би трябвало да сторя в сегашното положение! А междувременно съм принуден да се оправям както мога.

18:30. Отново всичко се надигна: вятър, вълна, мъртва вълна. Духа със сила седем бала, при пориви и повече. Следобед намалих ветрилата и понастоящем плавам косо срещу мъртвото вълнение с помощта на кливера, на обрания с три рифа грот и на обрания с два рифа бизан. Бяха се насъбрали доста дъждовни облаци, но небето се изчисти, щом вятърът се усили. Ходът ни в никакъв случай не е лек: освен че ни подмятат вълните, които идват отпред и въобще откъдето им скимне, подпре ли ни някоя голяма мъртва вълна, буквално тръгваме встрани. Ако ситуацията се влоши, ще се наложи да пусна перлините и ще се оправим. Не смея да оставя яхтата с по-малка ветрилна площ на този курс, защото сегашната ни скорост е точно толкова, колкото да ни предпазва от неприятности. От всяка гледна точка курсът на 60° е приемлив; във всеки случай „Сухейли“ полага усилия.

Когато преди малко бях излязъл на палубата да огледам морето, край носа прелетя огромен албатрос с размах на крилата поне два метра и половина и сви край наветрения борд. Да бях се протегнал, щях да го докосна. За пръв път виждам толкова отблизо тази гигантска птица и бих казал, че е страшно внушителна. Фотоапаратът, естествено, не беше с мен. Освен това забелязах, че по палубата около кокпита са поникнали някакви зелени водорасли. Тази част от борда постоянно се мокри, та предполагам, че растенията са намерили там идеални условия за развитие. Водорасли са се появили и по корпуса

над противоположаващата боя, наред с кафявата морска пяна. Всичко това е ново и смятам, че сме го прихванали във водите около Отаго. Ще трябва да го изчистя, щом времето се подобри.

Тази вечер небето е червено, което според старинното поверие обещава радост за моряка. Утре ще проверим и ще съобщим доколко е вярно.

Днес наченах четвъртия бордови дневник. Всеки един обхваща шейсет дни и аз съм доволен, че взех шест, защото явно няма да приключим плаването за по-малко от триста дни. Вече трийсет и четири дни, откак отминахме Мелбърн, а още не сме и на половината път между Австралия и Хорн. По пладне се установи, че през изминалото денонощие сме се придвижили с градус и половина на изток, но дори и да продължим с това темпо, докато духат тия югоизточни ветрове, почти сигурно е, че щом изчезнат, ще се окажем в безветрие поради голямото ни отклонение на север.

Боя се, че вече е невъзможно да стигна нос Хорн около 9 януари, както бях казал на Брюс. Дори ако оттук нататък задухат постоянни западни ветрове, пак е малко вероятно да успея. Намираме се на 80 градуса дължина от Хорн и не вярвам за в бъдеще да преодоляваме повече от 2°40' средно на ден. А после, направих сметка аз, ще ми трябват приблизително още деветдесет денонощия, за да стигна от Хорн до вкъщи, обаче без двигателя времетраенето на прехода ще се удължи. Когато се прибера, ще се чувствавам като спринтьор, пробягал 100 метра за 20 секунди на олимпийски игри! Горката стара Британия, в това състезание има пределно слаб представител, ала даже и най-добрият ни ветроходец едва ли би се справил по-добре в тия обстоятелства. Дрейк и Нелсън сигурно плачат, като ни гледат.

Реших довечера да не намалявам ветрилата. Смятам, че „Сухейли“ няма да възрази.

На 12 декември, когато се намирах на 37° южна ширина или на около четиристотин мили северно от курса, по който бих искал да

плавам, най на края си дадох сметка, че ако имам намерение да срещна отново западни ветрове, трябва да се отправя на юг и дори западно от юг, ако е необходимо, и че е наложително да продължа в тази посока въпреки ледената граница, докато намеря желаните западни ветрове. В действителност ги хванах само за няколко дни, след като се насочих петнайсетина градуса западно от юг, но бях загубил близо десет дни и сериозно се опасявах, че съм лишен от всякакви изгледи за победа в състезанието.

При потеглянето ми от Нова Зеландия Бернар Моатесие беше 4000 мили зад мен и двамата имахме равни шансове да се приберем първи в изходното пристанище. Приех, че Моатесие изминава средно 130 мили на ден, а аз — 100; направените изчисления показаха, че трябва да правя по-голям денонощен пробег, за да спечеля. Най-подходящото място за това бе Южният океан и аз бях хранил надежда, че макар и без авторулеви ще мога да преодолявам по 120 мили дневно. Загубата на цели десет дни, или иначе казано на 1000 мили, ме накара да побеснея от яд, ала щом ветровете отново станаха благоприятни и се успокоих, осъзнах, че е трябвало да се отправя на юг много по-рано, следователно сам си бях виновен.

Все пак не цялото време бе отишло напразно, а освен това през този период си извоювах една страшна победа. Поправих радиопредавателя. През първата седмица след заминаването от Отаго не бях имал време да се занимавам с радиоапаратурата, независимо че слушах метеорологичните бюлетени на Радио Арауа и междувремежно получих две радиограми. Ала още първия хубав ден извадих техническата инструкция и почнах да разглобявам предавателя. Сравнително бързо открих повредата: една от жичките в апарата беше прекъсната. Въпросът бе как да я свържа, след като не разполагах с леснотопим припой. В крайна сметка счупих три крушки за навигационни светлини и стопих парченца припой, с които залях краищата на жичката. Не се справих много бързо, понеже все разпилявах частици от припоя и се налагаше да пълзя по пода, за да събирам капчици дори с големината на главичка от топлийка, ала в края на краищата приключих и вече можех да сглобя апарата. Включих го и след известно лутане успях да добия измервателни данни. Доколкото бях способен да определя, предавателят работеше, само че бе необходимо да получа отговор от някоя станция, та да се уверя. Почаках

да се стъмни и повиках Арауа и Уелингтън. Не последва ответ, но докато се ослушвах, чух доста слабо на 2 мегагерца как остров Чатъм разговаря с рибари. Изчаках да свърши и го повиках. Последва незабавен отговор и радистът поиска да повтори името. Предадох го и изключих апарата, за да приема — отново отговорът беше незабавен. Продължихме връзката още известно време, ала аз се намирах на около деветстотин мили източно от островите, което е крайната граница на обхвата на тази честота, и радистът не можеше да ме чуе ясно. Остров Чатъм предава само в сектора на 2 мегагерца, тъй че бе невъзможно да превключим на по-ниска честота. Накрая радистът каза, че много съжालява, но моето предаване не е достатъчно мощно, за да го улови, и после прекъснахме. Наистина бе жалко, че не се чуваше ясно, ала радистът сигурно бе подскочил от изненада още като е хванал позива ми, и макар че желанието ми да подам радиograma не се сбъдна, поне се уверих, че радиопредавателят е в изправност.

Щом метеорологичната обстановка се подобри, аз заредих акумулаторите и отново се помъчих да повикам Уелингтън, ала без резултат, макар че по-късно ми се удаде да го чуя, както и много други тихоокеански станции.

С навлизането ни в Пасифика постепенно изгубих новозеландските радиостанции и сега трябваше да търся другаде сигнали за точно време, което бе нужно за хронометъра ми. Досега грижливо бях наблюдавал работата му и знаех, че изостава средно с осем секунди и половина на двацет и четири часа, но понякога изоставаше с по-малко и затова исках, ако е възможно, да го сверявам всекидневно.

Океанската навигация с употреба на секстант зависи изключително от това, дали мореплавателят разполага с астрономически точно време. Преди Харисън да изобрети хронометъра през 1714 г., моряците са били принудени да съдят за отклонението си на изток или запад само по нюх. Възможно е било да се изчисли географската ширина, ала не и географската дължина, понеже ширината може да се установи чрез измерване на максималната височина на слънцето по пладне; за да се определи дължината обаче, трябва да се знае колко е часът до секундата, когато се взема височината на слънцето. Преди Харисън и неговите последователи да предоставят възможност за поддържане на точно време, моряците се

отправляли на север или юг, додето стигнат географската ширина на своя краен пункт, тогава свивали и тръгвали по желаниа паралел до срещата със суша. Това изисквало зорка вахта. Самоук йоркшърски дърводелец, Харисън конструирал хронометър (може да се види в Гринуичкия морски музей), който давал отклонение само с 3 секунди на денонощие при различните климатични условия и бил използван на ветроходите от онова време в епоха, когато най-хубавите часовници на сушата били далеч по-несигурни. Авторът на изобретението получил 20 хиляди лири награда от британското правителство — солидна сума според тогавашната стойност на парите, която подсказва какво голямо значение се е отдавало на този проблем. Моят хронометър съвсем не бе така точен като Харисъновия — ала трябва да се признае, че не беше почитван от няколко години.

Повече от четири седмици карах без проверка на точното си време, което ми причини сериозно безпокойство. Единственият друг начин за получаване на точно време изисква да се знаят височините на луната, обаче необходимите за целта годишни таблици вече не се публикуват. На „Спрей“ Джошуа Слокъм е бил в състояние да определя с точност местоположението си, използвайки лунните таблици, макар на борда да е имал само един стар будилник. В момента не ми оставаше нищо друго, освен да се надявам, че отклонението на хронометъра ми е неизменно и да го сверявам с приблизителност, като го съгласувам със зенита, изгрева и залеза. Помислих си, че в настоящия етап от плаването съм в по-лошо положение и от капитан Кук, който поне е разполагал с по-голям кораб, на който хронометърът му е бил в по-стабилно положение и е давал по-малко отклонение. В действителност обаче, когато приближавайки Южна Америка, най-сетне получих сигнал за точно време от Би Би Си, се разбра, че хронометърът ми греша едва с три секунди, а това е незначителна грешка, що се отнася до определяне на местоположението.

Може би изглежда странно, че не успях да хвана мощните американски радиостанции от Хонолулу, Сан Франциско и Панама. Все пак накрая редовно почнах да хващам една емисия на Би Би Си за чужбина, ала винаги нещо се случваше, когато идваше ред да прозвучи сигналът за точно време. По едно време дори ми се удаде да хвана и американски станции, чиито водещи ми даваха приблизително точно време, което все пак беше нещо.

Горе-долу от момента, когато обърнах на юг, за да търся западни ветрове, започнаха да ме тормозят разни смутни сънища. Повечето от тях се въртяха около това, че плаването ми е само от предварителния кръг и щом всички конкуренти се приберат в Англия, ще има ново състезание. През нощта на 16 декември тази тема леко се видоизмени: сега цялата околосветска обиколка се осъществяваше на етапи от около десет яхтсмени. Бях проплавал етапа Австралия — Нова Зеландия и щом влязох вечерта в пристанището, незабавно ме взеха от яхтата и ме заведоха на топла баня, подир която щеше да има обилно угощение. По една или друга причина аз обаче реших да изпреваря съперниците си; отидох в камбуза и казах да отменят вечерята ми. Готвачът моментално грабна една гигантска пържолка с пържени яйца, гъби, грах и картофи и я запокити зад борда. Това богохулство ме събуди.

Повечето от сънищата ми се отнасяха до плаването, но понякога се будех и разбирах, че съм сънувал човек, за чието съществуване съм забравил от години. Седейки в кокпита, обикновено размишлявах с часове по тоя въпрос. Освен че си припомнях разни неща за сънуваните хора, които ми предоставяха нов материал за размисъл, между другото се удивлявах от способността на подсъзнанието да съхранява огромни количества информация, която ние не сме в състояние да разкрием. Толкова често при събуждането си човек може да си припомни съвсем ясно някой сън, който му се струва безсмислен, ала сънуването на забравени хора ме накара да се запитам дали другите, „безсмислените“ сънища не трябва да се приемат по-сериозно. Ние живеем в един материалистичен свят и съм длъжен да призная, че досега никога не съм обръщал внимание на сънищата, но при самотното си плаване на „Сухейли“, където животът е много по-опростен и неповлиян от напрежението, с което се сблъскваме в нашето ограничено общество, почнах да се замислям дали не пропускаме нещо. Трябва ли с толкова лека ръка да обявяваме за суеверие вярата, която хората от зората на човешката история са имали в сънищата и в тяхното тълкуване? Техният живот е бил по-прост и по-непритеснен от нашия, те не са прекарвали дните си, погълнати от трескава дейност в канцеларията или фабриката, без да им остава много време за общуване с другите. В селцето или градеца хората са се събирали на групи, за да разговарят, както правят това до ден-дневен в изостаналите краища на Африка и Азия, а от личния си опит в Индия знам, че разговорите често пъти се

отнасят именно за такива неща, които се обсъждат с прозрение и интелигентност, способни да предизвикат изненада у всеки, който е отрасъл в градска среда и е склонен да мисли, че тия люде са невежи и прости. Всичките ми по-абстрактни сънища изглеждаха безсмислици, ала до края на плаването аз продължих да си припомням насън разни забравени познати и да недоумявам. Вероятно някой ден ще бъдем в състояние да отключим съкровищницата на ума и да използваме попълно съхранената подсъзнателно информация, тъй както сега ползваме, да речем, таблицата за умножение.

Макар че „Сухейли“ вече бе слязла достатъчно на юг и отново бяхме пипнали западния вятър, скоростта ни в действителност не се повиши дотолкова, колкото предвиждах. Виновно бе намаляването на ветрилната площ през нощта, което извършвах с цел да постигна центровка и да мога да поспя, но основната причина беше другаде: оборудването на яхтата започна да показва признаци на износване от непрестанното натоварване и аз се принуждавах всеки ден да отделям най-малко от два до три часа за поддържането ѝ. Ветрилата страдаха най-много. Макар че „Сухейли“ се центроваше доста добре и без рулеви, ако някоя голяма вълна я завъртеше, на нея ѝ трябваше известно време, за да се върне на курса си дори и без да е направила поворот, поради което се налагаше да ставам и да оправям положението. За да съм сигурен, че ще се събудя навреме, аз продължавах да спя без странична преграда на койката и при всяко отклонение на „Сухейли“ се изтърколвах на пода. Тази алармена система беше много резултатна и въпреки че все си имах по няколко синини от нея, това бе далеч за предпочитане, отколкото да има „синини“ по яхтата. При един случай, когато бях вдигнат по тревога, „Сухейли“ така се беше накренила, че илюминаторите бяха под водата и аз гледах ококорен в красивите дълбини. За жалост нямах време да направя снимки, защото гиковете напъваха своите вече пооръфани браси и ако последните се бяха скъсали, мачтите можеха да бъдат изтръгнати от яхтата поради напъна на ветрилата и с трясък щяха да връхлетят на другия борд. Тази почти постоянна практика омаломощи такелажа и не се отразяваше никак добре на преуморените ветрила. Все по-често се налагаше да свалям някое ветрило, за да кърпя разпрани шевове, и при всяка такава операция губехме скорост.

Памучните и брезентовите ветрила, при които свързващите конци потъват в плата, обикновено създават по-малко неприятности, що се отнася до късане по шевовете, докато при териленовите конците остават отгоре и лесно се протъркват; териленовите ветрила обаче са по-здрави, не гният и аз се съмнявам дали някоя друга материя би могла да издържи на натоварванията при едно такова плаване.

Все още малко се боях да не се натъкна на лед, ала същевременно усещах, че с принудителното си отклонение на север съм загубил много мили и Моатесие сигурно е вече по петите ми. Ето защо в безсилието си да променя нещата предприех отчаян ход. Реших да сляза по на юг от 45-ия паралел с риска да срещна лед, само и само да запазя преднината си. Адмиралтейската лоция и щурманската карта даваха различни сведения по въпроса, къде точно може да се очаква лед. До момента бях възнамерявал да залагам на сигурно и да следвам по-безопасния курс северно от ледовата граница, дадена в лоцията, но сега реших да се уповавам на картата, където тази граница беше изместена по на юг. Потърсих някакъв, макар и слаб мотив в подкрепа на решението си, колкото за собствено успокоение, и установих, че картата е издадена след лоцията. Това беше достатъчно и аз успях да забравя напълно напътствията на лоцията. По принцип действието ми беше съвсем неразумно, ала желанието ми бе да стигна първи Англия и смятах, че поетият риск е оправдан.

Настроението ми се повдигна, след като най-сетне тръгнахме във вярната посока. Два дни подир срещата със западните ветрове аз се чувствавах бодър и щастлив:

18 декември 1968 г., 188-и ден

Деня дотук прекарах в разтакаване. Започнах със смазване на част от такелажа, после наставих с въже левобордовия кливершкот, който силно се беше протрил. Новото парче, дълго около метър, е зелено на цвят, докато останалото въже е бяло. Какво да се прави, нямам друго.

Опитах с твърда четка да отстраня водораслите по бялата боя от външната страна на корпуса, ала нищо не се получи, та взех кухненската шпатула. Трудно се махат тия неща. Любопитното е, че водораслите на левия борд са кафяви, а на десния — зелени. Вероятно обяснението е, че

откъм левия борд сме имали повече слънце. Още забелязах, че щом успееш да сваля някое водорасло, то падаше във водата и продължаваше да се движи с нас още няколко метра, въпреки че бе отдалечено на петнайсетина сантиметра от корпуса. Експериментирах, но се оказа, че това става само в близост до кърмата, което обяснява защо всички водорасли, с малки изключения, се бяха лепнали там. Единственото друго място, където са се завъдили, е над водолинията около носа. Обаче още не се бяха захванали добре и аз успях да изстържа по-голямата част от тях, наред с тънък слой морска пяна.

Ракушките все още не могат да се съвземат след последното ми нападение, но ми се струва, че открих голяма колония върху перото на авторуля. Ще ги атакувам, щом времето се постопли.

Подреждах шкафчето под койката и установих, че два от флаконите с газ за запалка са празни. Остана ми само един, и то пълен до половина. Това е досадно, защото всичките кибрити са овлажнели и главичките им се разпадат, щом понечиш да запалиш. Нищо чудно в крайна сметка да се наложи да поддържам „вечен огън“.

Скоро след 17:00 вятърът обърна и се освежи. Предварително бях прибрал „Големия“, понеже забелязах линията от облаци, бележеща приближаването на фронта. Защо всички фронтове не преминават така кротко! Свих спинакера, вдигнах кливера и после сменихме халса. Сега (19:00 ч.) вятърът е умерен до силен и ние летим напред под работни ветрила с два рифа на грота и един на бизана. Яхтата сама се центрова на халс, което е чудесно. Готов бях да управлявам, но не е необходимо. Движим се с победоносна скорост, ако вече не е твърде късно... Според мен правим б възела, но щом се вдигне вълна, може да ги загубим. Една редица дъждовни облаци отмина и през един процеп във високата облачност зърнах синьо небе. Повечето вълни имат бели гривни, ала морето все още е спокойно, от североизток продължава да идва лека мъртва вълна. Наистина внушителна гледка: „водната“ светлина се

отразява от вълните на фона на тъмен сив облак, а на няколкостотин метра от нас кръжат два скитащи албатроса, увлечени в своето вечно търсене на храна. Следобед се бяха появили двойка буревестници, но после изчезнаха — довършвайки последния ред, хвърлих поглед навън и отново ги видях!

По една или друга причина тази вечер се чувствавам много щастлив. Великолепният дневен пробег навярно допринесе за това. Тишината на Южния океан беше нарушавана от моите песноизлияния, които включваха и множество химни, понеже изпитвам благодарност. Ще постоя още малко, което означава приятелска размисъл с бутилка уиски, тъй като светлината на ветроупорния фенер не е достатъчна за четене. Няма още да си лягам, защото искам да видя как ще се развият нещата. Барометърът не мърда и вероятно вятърът скоро ще се усили. Мога да намалая ветрилата и да се пъкна в спалния чувал, но ходът ни е отличен, а аз желая да се прибера час по-скоро у дома.

Навън пристигна още една двойка буревестници.

Добре тогава, да научим някой друг стих от „Елегията“ на Грей. През последните три вечери научих наизуст три куплета — хубаво е за ума.

Слънцето току-що залезе. Намери някаква пролука близо до хоризонта и се подаде, заливайки всичко с ръждиво-златист блясък. Ветрилата напълно промениха цвета си. Красиво наистина...

Поезията беше започнала да придобива все по-голямо значение за мен, след като запасът ми от непрочетени книги взе да привършва. Установих, че на руля е трудно да се чете, понеже погледът ти за дълго се отделя от компаса и курсът започва да криволичи, но иначе нищо не ми пречеше да седна с томче поезия в ръка и да уча стихове наизуст. Освен насладата, която ми доставяха, още смятах, че вътрешната дисциплина, необходима, за да седнеш и запаметяваш стихове, ще ми се отрази добре. Доколкото можех сам да определя, при последната ми среща с хора край Нова Зеландия държанието ми беше нормално и непроменено, ала чувствавах, че едва ли бих могъл обективно да го

преценя. Ако бяха настъпили или настъпваха някакви промени в поведението ми, аз нямаше откъде да бъда сигурен, че съм ги забелязал, защото не разполагах с никакъв еталон за сравнение. Наистина периодично прибягвах до услугите на магнетофона, за да проверявам способността си да говоря, но далеч повече се интересувах от състоянието на разсъдъка си. За да го предпазя, аз се заех да уча наизуст поезия, не само „Елегия“, където са едни от най-изящните стихове, писани на английски език, а и много други творби на Бърнс, Скот, Шекспир, Кънингам и т.н. Стиснал томчето „Златната съкровищница на английската поезия“, обикновено рецитирах на глас пред недоумяващата публика от албатроси и буревестници. И все пак, ако птиците оставаха озадачени от декламациите ми, то те направо изпадаха в смут от моите песнопения. Не притежавам никакъв глас и имам склонност да сменям най-ненадейно гамата, без да го съзнавам. И за да не остана без никакви приятели, гледам да пея само на яхтата си, и то когато е далеч от суша. Трябва да споделя обаче, че в Южния океан направих някои от най-добрите вокални изпълнения в моя живот.

Времето все така ме озадачаваше. Беше кажи-речи средата на лятото в южното полукълбо, а продължаваха да ни връхлитат свирепи шквалове. За тях обикновено предупреждаваха облаците. Наблюдавах облачната покривка откъм наветрения борд, за да забележа овреме ниските черни облаци, които често означаваха шквал. С приближаването им решавах дали се налага да намаля ветрилата и ако се налагаше, свалях грота и го навивах на гика. Дори само с щормовия кливер и малка част от бизана „Сухейли“ галопираше през вълните, подгонена от якия шквал. Често пъти шквалите бяха придружавани от градушка, която виждах по разпенената вода как идва към нас. Веднъж близо минута плавахме на десетина метра пред гонещата ни стена от градушка. Беше зловещо преживяване. „Сухейли“ се движеше мирно и тихо и все пак въздухът беше изпълнен с пукота от ударите на ледените зърна по морската повърхност. Когато за последен път се обърнах да видя скоро ли ще бъдем настигнати, парчета град шибнаха в лицето ми и в продължение на няколко минути останах заслепен от болка.

От два-три дена се събуждах със сърбеж в очите; помислих, че може би се дължи на онова опръскване с киселина от акумулатора, когато пострада едното ми око, но недоумявах защо сега са засегнати и двете. Накрая открих причината. От непрестанните сътресения една от

кутиите ми с дезинфектор се беше пробила в шкафчето и съдържанието ѝ се бе процедило в трюмовете. Лека-полека каютата доби миризма на добре поддържан обществен клозет, ала това бе станало толкова постепенно, че мина известно време, преди да усетя. Реших, че изпаренията от препаратите са виновни за появилото се дразнене в очите ми и след като изхвърлих кутията с остатъка от дезинфектора, на няколко пъти хвърлях кофи вода и прах за пране в трюмовете и сетне ги изпомпвах, за да ги изчистя хубаво от миризливия концентрат. После отворих и двата люка на каютата, та да става течение и да се проветри. При ветроходните условия в момента с това деяние само си търсех белята и с цел да попреча на нахлуването на прекалено големи количества вода в каютата, застанах до предния люк, за да го затворя веднага, щом някоя вълна заплаши да прехвърли носа. Докато стоях там, изведнъж за свой ужас забелязах, че зад кърмата се надига грамадна вълна. Тласнах предния люк и плъзнах блокиращите щифтчета на местата им с намерение сетне да се хвърля към главния люк и да го затворя, ала не бях достатъчно бърз и трябваше със скок да увисна на такелажа, когато вълната прескочи кърмата и помете палубата.

Това беше единият от трите случая, при които вълна заля кърмата и белята не би могла да стане в по-неподходящ момент. Главният люк беше отворен и водата свободно шурна в каютата. Щом вълната отмина, скочих обратно на палубата и отидох да затворя люка, за да не се излее още вода вътре. После се спуснах в каютата и нагласих трюмната помпа. Трюмовете бяха пълни; в момента имаха повече вода, отколкото във всеки друг период от плаването досега, и плискането и гъргоренето на водата, причинено от люлеенето и клатушкането на яхтата, извикаха в съзнанието ми ужасяващи спомени от миналото пътешествие, когато наред Арабско море в продължение на трийсет часа тричленният екипаж на „Сухейли“ ожесточено изгребваше с кофи нахлуващата вода вследствие на пробойната по един от шевове на корпуса. Този път положението не беше толкова сериозно. След като затворих люка, яхтата не можеше повече да се наводни, ала ми потрябваха двайсет минути, преди да подсуша отново трюмовете. Постелите ми, камбузът, щурманската маса и радиоапаратурата бяха подгизнали. Лесно попих водата в камбуза, но щурманската маса и картата се нуждаеха от време, за да изсъхнат, и през следващите три дни се наложи да спя на мокро,

защото беше невъзможно да изнеса завивките навън да съхнат, а опитите ми да подсуша спалния чувал на печката се провалиха. Радиото като че ли беше понесло тази баня доста по-добре от предишната. Избърсах го хубаво, сетне вързах нагревателя за полицата и го оставих да работи осем часа, за да ликвидира водата, която може би бе проникнала в апаратурата. Извършената проверка показва, че всичко е наред и щом го включих, радиото уверено светна и заработи.

Въпреки че повечето ми дрехи бяха влажни от месеци, до този момент съумявах да пазя спалния си чувал сравнително сух, като го увивах с парче брезент, за да не позволя на течовете из каютата да го засегнат. Когато бях сигурен, че през нощта няма да ни връхлети шквал, обикновено свалях мокрия си щормови костюм, обличах други влажни дрехи и се пъхвах в спалния чувал, като по този начин те изсъхваха от телесната топлина, докато спя. Дрехите, които не смогвах да изсушавам по описания начин, оставаха влажни и мухлясваха и аз с голямо нежелание посрещах края на седмицата, когато се заставях насила да се преобличам, защото това означаваше да навлека студен, мокър компрес, а дрехите на гърба ми бяха поне топли.

Прането не представляваше проблем. Напълвах една кофа с морска вода, сипвах перилен препарат, накисвах дрехите, после хубаво ги изтърквах, навързвах ги на въже и ги хвърлях зад кърмата да се изплакнат. Ако имах късмет да завали и условията позволяваха, окачвах дрехите по такелажа и дъждът отмиваше солената вода от тях. Ако ли не, почвах да ги изстисквам доколкото ми стигат силите, сетне ги простирах на връвта, която бях опънал между лавиците за книги в каютата, и се мъчех да ги изсуша с нагревателя. Солените дрехи поемат водните изпарения, тъй че ако нямах възможност да изплакна дрехите със сладка вода, преди да съм ги облякъл, те скоро овлажняваха отново. Влажни бяха само отначало, после при работа на палубата неизбежно подгизваха, защото водата се процеждаше през моя вече станал порест щормови костюм и след нейното изпаряване се набиваха все повече и повече със сол, докато в края на седмицата се втвърдяваха и ставаха едва ли по-удобни от средновековна ризница. Щом стигнеха до това състояние, едно плакнене зад борда подобряваше нещата, защото солта в морската вода е все пак с по-малка концентрация.

С носталгия си мислех за топлите тропици, докато се събличах вечерта и после почти насила се напъхах във влажния спален чувал, без

да съм облякъл никакви топли дрехи. Защото спалният чувал трябваше да се подсуши, а единственият пълноценен изсушител беше моето тяло. За да се погреея, пък и да заспя по-скоро, преди лягане обърнах солидна порция бренди, ала въпреки това от допира с хладната, влажна материя кожата ми настръхна и първите петнайсет минути, докато привикна, трябваше да положа всички усилия, за да не стана да се облека.

Удивлявах се, че от постоянното неласкаво съприкосновение с това мокро и вкоравено облекло кожата ми не се възпали и не се покри с тъй наречените „соленоводни обриви“, които сърбят нетърпимо. При предишното плаване те ми създадоха много главоболия, особено по краката. По една или друга причина този път изобщо не се появиха и аз така и не можах да разбера защо. Условията бяха далеч по-тежки от преди и единствената разлика в менюто ми бе, че сега не разполагах с никаква прясна храна, само дето редовно гълтах за компенсация таблетки мая.

Два дни след наводнението на борда навлязохме в мъгла. Намирахме се на 47° южна ширина, отдалечени на две хиляди мили от нос Хорн и в близост до ледовата граница, поради което тутакси ме обхванаха опасения, че току-виж сме се натъкнали на район с лед. Измерих температурите на въздуха и водата и установих, че морето е доста по-студено от очакваното. Или приближаваме лед, или преминавахме през избликнала дънна вода на повърхността. Последното изглеждаше малко вероятно, понеже не се забелязваше оживление на морската фауна и на пернатите, а и водата запазваше бистър син цвят.

Учудващо е колко много сведения могат да се получат от подобни признаци. Бистро синята вода например подсказва, че в морето няма планктон. Планктонът се изхранва с питателни водни растения и ако водата е лишена от такива хранителни средства, той умира и бавно потъва на дъното. Единствените богати на храна места са зоните около речните устия и плитчините край брега, а в дълбоки води зареждането с хранителни запаси се осъществява при избликуване на обогатени с химически вещества дънни слоеве вода. Оттук липсата на птици хиляди мили навътре в морето говори за отсъствие на риба, което от своя страна е доказателство за отсъствие на по-дребни морски обитатели и планктон. Това може да се разбере от цвета на водата: в

синята вода обикновено няма живот, докато зелената подсказва наличието на незначителни форми на живот. Добър пример в това отношение представлява Северният Атлантик, в зоната на североизточните пасати. Там непрестанните ветрове, които бавно тласкат повърхностния воден слой пред себе си, са причина водата да се „набива“ към бреговете на Венецуела и Бразилия, при което тя пада надолу и се разлива по океанското дъно. Край африканския бряг движението на водата от повърхността към дъното причинява избликвания, богати на храна за рибата — факт, от който се възползва новоразвитата риболовна индустрия на държавите от Западна Африка. Приблизително между западноафриканските и южноамериканските брегове се намира една океанска пустиня, обитавана единствено от саргасовото водорасло, а как успява дори и то да вирее в тази иначе мъртва област, все още е загадка за океанографите. В момента водата около „Сухейли“ беше синя, което ме накара да подозирам, че наоколо няма избликване и че за ниската температура на морето е виновно нещо друго — логично изглеждаше това „друго“ да са айсберги.

Изобщо и не помислих за истинско спане, докато продължи мъглата. Мрачната картина как „Сухейли“ се разбива в ледена планина беше достатъчно страшна, за да прогони съня от очите ми и аз почнах да съжалявам за хазартното си решение да сляза толкоз на юг. Цели два дни стоях на вахта, подремвайки в кокпита през деня, когато мъглата леко се разреждаше, а нощем изкарвах в бдение, втренчен настойчиво в млечния мрак отпред, при което си въобразявах, че ни се изпречват какви ли не опасности. Накрая след една кратка дрямка се събудих и установих, че слънцето най-сетне е пробило: мъглата лека-полека се разсея, та можах да се смъкна долу и с благодарност да се мушна в спалния чувал.

Когато се пробудих, в каютата цареше полумрак, присъщ за ранни зори или за привечер. Погледнах будилника, часът бе 6:15, и реших, че тъй като положението изглежда спокойно, най-добре ще е тази вечер да си легна рано и да си отспя. Половин час по-късно отново отворих очи и с почуда открих, че в каютата е станало по-светло. Преуморен и сънен, на мен ми трябваша минута-две, преди да осъзная, че всъщност се разсъмва. Измъкнах се от койката и подадох глава навън: слънцето току-що бе започнало да се показва през ниските облаци на изток. Обхванат от внезапна тревога, че може да съм спал много по-дълго,

отколкото предполагах, аз погледнах хронометъра, който можеше да показва и кога е бил навит за последен път. Стрелката сочеше 20 часа, значи бях спал само осемнайсет часа, а не четирийсет и два, както се опасявах. Причината да се разтревожа толкова идваше от това, че бях легнал да спя на 23 декември, а предварително хранех надежди, че в полунощ на 24-и ще мога да хвана чилийските радиостанции, за да посрещна Коледа. Все пак всичко бе наред. Събудих се навръх Бъдни вечер и имах време да заредя акумулаторите и да се приготвя за радиосеанса на следната вечер.

Коледа е преди всичко семеен празник, независимо дали си у дома, или на борда на кораб, и наистина последните единайсет години аз бях посрещал Коледа все на вода. Мисълта, че ще бъда сам на Коледа, доста ме натъжи. Кажиречи за пръв път, откакто напуснах Англия, ме обзе чувството, че губя нещо и че навярно е твърде глупаво да прекараш доброволно цяла година от живота си лишен от всички удобства и наслади, които ти предлага домашният уют. Сега татко и братята ми вече са нарязали дебели клони от старите дървета в градината, семейството се е събрало около бумтящия огън в гостната и се приготвя да иде в полунощ на службата в селската църква в Даун. Припомних си зимните вечери, когато играех бридж у дома. Споменът за мама — мой партньор, която си тананика „Купи и цветя“, и за Диана, която пита татко дали да „завърти импас“, или „да подаде пас“, ме накара да се разсмея от сърце. Топлата и приятелската атмосфера на тия сцени бяха в такъв контраст с настоящото ми положение, че нямаше как да не извадя бутилка уиски, смятайки, че щом не мога да се радвам на коледния огън у дома, поне бих могъл да се посгрея вътрешно.

След втората чаша се качих на палубата и се изправих върху покрива на каютата, готов за коледно песнопение. Пях въодушевено повече от час, изкарах любимите си коледни песни и ако някъде не можех да се сетя думите, подхващах друга песен, която знаех. След като изчерпах репертоара си и дори направих няколко биса, установих, че съм се развеселил порядъчно. И когато легнах, си рекох, че все пак Коледа започна добре.

Първите думи за 25 декември в дневника ми са: „Събудих се с ужасно натежала глава.“ Въпреки това в 9 часа вдигнах тост за здравето на всички у дома, където беше 18 часът, и сетне се заех да приготвя пудинг със стафиди. Поиграх си доста и с менюто на коледния обяд.

Опържих стек от консерва с гарнитура от картофи и грах, сварени поотделно, за разнообразие, а към всичко това отворих бутилка вино, подарена от брат ми Майк, която пазех специално за случая. Обаче доста надценен капацитет на стомаха си, преядох и трябваше да оставя пудинга за вечерта, но дотогава той пое влага и се разкисна.

В 3 часа след полунощ бордово време вдигнах тост за вярност към короната, съжалявайки, че не станах достатъчно рано, за да чуя словото на кралицата, произнесено в 18:00 бордово време. Това, че у дома всички се събираме да слушаме заедно поздравителната реч, някак допълва чара на Коледата. Човек си дава сметка, че из целия свят има хора, обхванати от същия интерес да чуят словото, и от това светът му се струва далеч по-малък. Защо наистина не е така!

Вечерта безуспешно се помъчих да повикам Нова Зеландия и чилийските радиостанции; сетне слушах американски станции, които хванах изненадващо ясно. Условието за радиоразпръскване явно бяха необичайни, защото успях да уловя местни станции от Илинойс, Тексас и Калифорния и последното, което чух, беше съобщение за тазгодишния полет на американците до луната. Дотогава не знаех за „Аполо 8“ и неговия екипаж, първите хора в орбита около луната, и това ми даде повод за размисъл. Ето в момента трима мъже рискуваха своя живот, за да придвижат човешкото знание напред, да разчупят границите, които досега ни задържаха в пределите на нашата планета. Разликата между техния великолепен опит и моето самотно пътешествие беше смазваща. Аз не правех абсолютно нищо, за да обогатя научното знание; просто не знаех как да сторя това. От моите патила не би могло да се научи нищо ново за човешката издръжливост, което да не може да се узнае много по-бързо и точно от изпитания при контролирани условия. Вярно, след като Чичестър и Роуз показаха, че плаването нонстоп около света е възможно, аз не можех да приема някой друг освен британец пръв да го извърши и исках този британец да бъде аз. Ала въпреки всичко за мен в цялата история все пак имаше елемент на егоизъм. Когато преди да потегля, попитаха майка ми какво е мнението ѝ за плаването, тя отговори, че го намира за „абсолютно безотговорно“ начинание, и сега, на Коледа, аз почнах да се замислям дали не е права. Тръгнах да обикалям света просто защото страшно исках — и това, дадох си сметка, ми доставяше пълно удоволствие.

Дните между Коледа и Нова година подложиха на изпитание дори и горното щастливо заключение. Времето отново взе да ми прави въртели: пак се натъкнахме на източни ветрове. Намирахме се на около 1700 мили западно от Хорн и близостта на съперниците ми започна сериозно да ме тревожи. Колкото повече продължаваха дните с неблагоприятни условия, толкова повече нарастваше моето безсилие.

28 декември 1968 г., 198-и ден

Събудих се в 04:10 от тропота на стакселгика и установих, че вървим на юг. Зашеметен и сънен се изкачих на палубата и неочаквано бях поздравен от слънцето. Това пък какво търси тук по туй време, рекох си аз, ще го върна довечера с един час назад. Всъщност вятърът не бе се променил, просто „Сухейли“ беше решила да потича! Върнах се в леглото, след като оправих това-онова, и сетне се събудих в 08:30. Този път първата ми съзнателна мисъл бе, че съм легнал наопаки в койката, а щом погледнах каютния компас, открих, че се движим на запад. Тъй или иначе яхтата беше успяла да направи поворот и сега дрейфуваше. Интересното в случая бе, че даже в полусън осъзнах от положението на тялото ми в постелята, че нещо не е в ред, а на този халс плавахме съвсем отскоро. Още повече че няколко минути след това не можех да се разсъня и да преценя нещата.

Неколкократно излизах с намерение да опъна „Големия“, но всеки път набъбващите откъм подветрения борд тъмни и ниски слоесто-кълбести облаци ме възпираха. На практика не предизвикаха нищо освен няколко леки шквала преди обед, когато и без това обикновено прибирам големия кливер. За пропуснатата възможност да увелича скоростта, се утеших с мисълта, че ако бях го вдигнал, щяхме да отидем още на юг, а в момента сме на 47°, което е достатъчно. Впрочем продължаваме да се движим южно от изток; при сегашния север-североизточен до чисто североизточен вятър друг курс не е възможен, пък и не искам да усложнявам нещата допълнително.

Когато слоесто-кълбестите облаци най-сетне ни достигнаха, заваля слаб дъжд, който намали видимостта, но поне засега друго няма. Барометърът обаче пада и не може да се очаква периодът от хубаво време да трае вечно.

На три пъти днес се опитвах да получа сигнал за точно време: Лос Салинас, Сан Франциско и Каляо, ала не успях да чуя нищо на нито една от препоръчваните честоти. В действителност не смятам, че хронометърът ми има голямо отклонение, понеже снощи, като слушах новините от Ел Пасо Тексас, говорителят обяви, че е „точно полунощ“, десет секунди по-рано от моя уред, като се прибави разликата в часовете. Ако знаех точно в кой момент от съобщението е ударило дванайсет, щеше да е идеално. Къде е Би Би Си-то!

Закуската ми се състоеше от консерва печен фасул, обядът — от пържено сирене, а вечерята — от бекон и ризото. Хванах разстройство!

29 декември 1968 г., 199-и ден

Пробудих се късно отчасти поради смяната на времето — придвижихме се с един час напред — и отчасти поради това, че снощи заспах късно. По някое време сутринта вятърът се обърна от изток. Направо ми омръзна! Или някой трябва да напише наново тия справочници, или в тях е допусната фатална печатна грешка! Най-добрият курс, който можехме да държим на ляв халс, беше 160°, затуй обърнах и сега лежим на 020°. Ходът ни на ляв халс беше малко по-лек, понеже в момента плаваме срещу старата вълна, но смятам, че не е зле да се качим някой и друг градус на север. Горката „Сухейли“, не може да се справя както трябва с тия условия, тя просто не е построена за това. Сутринта без да искам ударих барометъра, докато му лъсках рамката, и той скочи с три милибара. Не пожела да се върне на старото положение, значи барометричното налягане сигурно се е повишило. Но всъщност това не е кой

знае колко окуражително, защото вятърът се върти според правилата, известни само нему. Бих искал да задуха от север или юг, та да мога да оставя яхтата да плава сама и да извлека максимална скорост.

По-късно: Часът е 12:45 и аз току-що опитах на другия халс, при което легнахме на възхитителния курс от 180°, тъй че отново се върнахме на старите 020° и подскачаме през разбърканото море с един възел, ако не и по-малко. Снех височината на слънцето, но много приблизително. Нямах възможност да зърна слънчевия диск поради облачността, та се принудих да фиксирам най-светлата част на небосвода и измерването ни отреди място на 48°30' южна ширина. И така, киснем тук и имитираме люлеене на дървено конче, като сегиз-тогиз се примъкваме по малко на север; не мога да се справя с тия условия. Ако вярвах в зли духове, щях да си кажа, че някой зъл дух е решил да ми помогне да загубя състезанието и щях да му отдам заслуженото за отличното съдействие. Изобщо не разбирам какво става. Макар и по тия места да се срещат понякога източни ветрове, да траят с дни, би трябвало да е изключение, а ето вече пети ден във вятъра присъствува елемент от изток. Чудя се дали секстантът ми е в ред и все пак, съгласете се, не може да бърка много, защото направените през последните дни наблюдения, преди и след пладне, макар и наистина да показват грешка, която отдавам на факта, че не зная какво е точното отклонение на моя хронометър, не сочеха данни, които да се различават с повече от 15 мили. Независимо от всичко вятърът обходи веднъж всички посоки на компаса и навярно ще го стори отново.

Известна е една чудесна молитва на Джон Дейвис, елизабетински мореплавател, който, останал с петнайсет души екипаж от първоначалните седемдесет и трима, на три пъти бил връщан от стихии в Магелановия проток. Тя гласи: „Дано бъде угодно на негово божествено величество нашето желание да продължим, а не да се върнем; или ако волята му е сега да стигнем края на своето земно

съществуване, ние бихме желали това да стане, като се движим напред, а не назад.“ И аз си мисля, че съм видял зор! Но оценявам по достойнство пасажа „като се движим напред, а не назад“. Какъв човек! — не мога да не си призная, че моите оплаквания от вятъра изглеждат повече от нелепи само като си помислиш какво е трябвало да изтърпи той — и то без да се оплаква!

Току-що взех времето на следобедната слънчева височина, която е равна на тази от предобедното наблюдение. И в двата случая височината беше $54^{\circ}37,6'$. Часът преди обед бе 10:23, а следобед — 14:31. Разлика от 4 часа и 8 минути. Като я разделих на две, получих, че пладне е в 12:27. Както и очаквах, това време отговаря точно на $111^{\circ}15'$ западна дължина и освен ако няма големи грешки (не отчитам движението на яхтата, незначително в момента, както и промяната в деклинацията на слънцето), изчисленията ми, изглежда, не са много далеч от истината.

17:00. Вятърът леко се измести и допреди малко държахме курс 050° . Ала се наложи да облекча яхтата, понеже навремени се блъскахме тежко във вълните (да се пише е трудно, ръцете ми са вдървени от студ), при което „Сухейли“ заравяше нос във всяка втора вълна. Морето твърде бързо се развълнува и вече е доста бурно. Забелязах, че много често видимото нарастване на вълните във височина се придружава от шквал, но щом той отмине, до няколко минути вълнението спада отново. В момента седя долу, облечен в пълен щормови костюм, и чакам да видя какво ще донесат трите редици ниски и черни слоесто-кълбести облаци.

30 декември 1968 г., ден 200

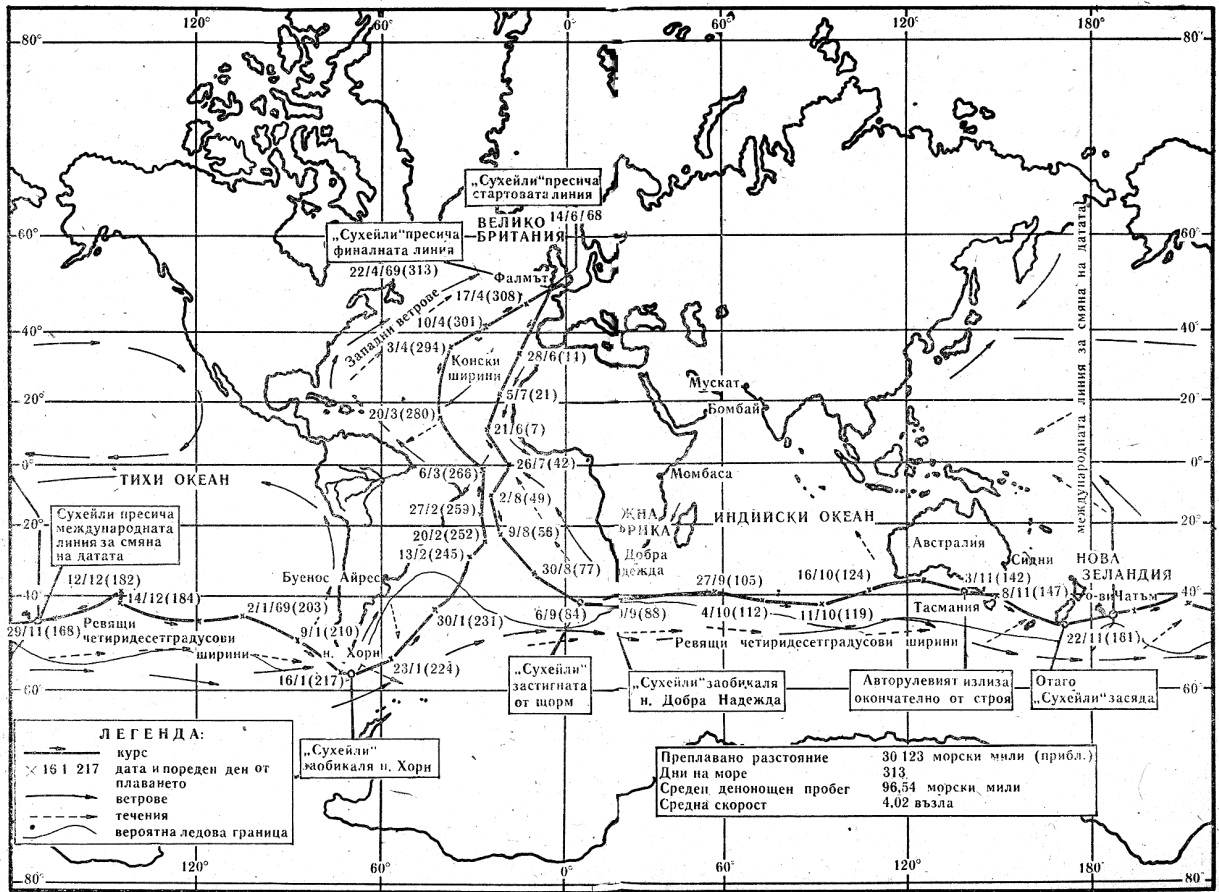
Надеждата ми бе в този момент да бъдем при Хорн, ала с такова темпо ще се довлечем дотам през февруари. В момента се чувствавам крайно потиснат и напълно безпомощен. Чистият резултат от днешния ми пробег е 1

градус на изток и близо 2 на север. Вятърът продължава да духа малко южно от изток. По пладне смених халса и сега се движим на югозапад. На другия халс държахме курс 040°, но не искам да отивам по на север. Слава богу, че няма никой около мене. Не съм човек, който спокойно може да понесе неблагоприятно време, и сега съм в състояние да извърша убийство. Лавираме на север и на юг и тъпчем на едно място, докато някъде на запад и вероятно недалеч от нас французинът — хващам се на бас — се радва на прекрасен западен бриз. Всеки път, щом погледна компаса, ме обзема пълно отчаяние. Какво, по дяволите, му става на това проклето време? От нос Добра надежда до Австралия имах само два дни с източни ветрове. А от Нова Зеландия насам ме преследваха общо повече от двайсет дни, при това се спуснах и по на юг, където още по-рядко би трябвало да духа източен вятър. Нищо не помогна, и бурното море снощи, което беше толкова бурно, че не успях да извлека максималното от тия условия. Опитах се да форсирам яхтата, обаче вълните взеха да се стоварват една след друга върху нея, додето накрая се сетих за слабите флори и така се стреснах, или по-скоро мисълта за случилото се в Арабско море така ме стресна, че не видях как намалих ветрилата. После „Сухейли“ отказа да държи курса и постоянно се отклоняваше от вятъра. Едва след полунощ най-сетне успях да разреша този проблем и заспах като труп с чист резултат от усилията един градус на изток, за което вероятно е допринесло и течението. Ако вятърът рече да се премести поне с четири румба на едната или на другата страна, бих могъл да постигна съвсем прилична скорост, но при сегашните обстоятелства не съм в състояние да направя нищо и това ме вбесява. Защото, мътните ги взели, не пишат, че в тоя участък от океана преобладават променливи ветрове, а не западни? В момента се движим на юг, блъскайки се из вълните. Вдигнал съм цялата ветрилна площ с изключение на един риф от грота с цел да се придържам колкото е възможно по-плътно до подветрената

страна, ала вятърът като че ли се усилва, та навярно скоро ще трябва да обирам ветрила.

Сега се старая да държа средно 48° южна ширина. Това ми осигурява буфер от 120 мили между мен и ледената граница, каквото е изискването за всеки самотен мореплавател с оглед на неговата безопасност. Ето защо утре по пладне ще сменя халса отново на север и ще продължа в тази посока, додето на вятъра му омръзне да вее от изток или пък полудея.

В 18:30 промених решението си относно лавирането, защото вятърът обърна и когато минах на другия халс, лежахме на курс 050° . Накрая вятърът окончателно се завъртя от юг-югоизток и ние най-сетне заплавахме бързо на изток. Обаче вятърът се усили, вдигна вълна от югоизток и забави падането на старото вълнение от изток, тъй че се наложи да намаля ветрилата, за да облекча хода. Блъскахме се непрестанно и всяка вълна заливаше носа.



31 декември 1968 г., 201-ви ден

От предверието на каютата наблюдавах внимателно движението ни докъм 02:00, когато реших да се опитам да поспя. Тъкмо бях съблякъл противния ми щормови костюм и се бях мушнал в спалния чувал, когато яхтата беше подхвърлена във въздуха и падна обратно с такава сила, че ми изкара въздуха, макар и да лежах на матрак. Набързо се облякох и отидох да сваля грота. Бих казал, че на всеки няколко минути вятърът при пориви достигаше 9 бала, но иначе беше около 6. Морската вода и дъждът бяха жилещо студени.

Освен това вдигнах щормовия кливер и рифовах бизана „до дупка“, ала оставих работния кливер, защото препускахме великолепно. Не след дълго обаче вятърът се усили още повече и аз реших да прибера кливера, докато не

е станало късно. Ходът ни се облекчи веднага, ала вече се чувствувах поуморен и исках да се върна в чувала и тъй като барометърът продължаваше да пада, а вълните да растат, преди туй хвърлих перлина и свалих бизана. По този начин легнахме на курс север-северозапад, ала нямах избор. Аз трябваше да спя, а би било лудост в тия условия да оставя яхтата така натоварена и без надзор.

Всичко изглеждаше спокойно и малко подир 05:00 аз си легнах, след като изпих чаша уиски с гореща вода, за да си погрее кокалите. Докато свалях грота, каишката на часовника ми се скъса. За късмет успях да уловя часовника, преди да е отпътувал зад борда и го прибрах в чекмеджето при кухненските прибори. Когато се събудих, известно време недоумяващо се вирах в голата си китка, преди да се сетя какво се случи снощи. Най на края си спомних и посегнах под „възглавницата“ си — три пуловера на топка, — където се намираще верният ми, вече изнемощял и поръждавял будилник. Беше 12:30 ч., значи бях успял да поспя седем часа и половина. Все още се движехме плавно на север-северозапад, но вълната от изток беше изчезнала и сега трябваше да се справяме с отвратително ветрово и мъртво вълнение от юг-югоизток. Най-радостното е, че барометърът се е вдигнал и продължава в същия дух. Реших, че ще можем да посрещаме вълните напречно, ако плаваме с намалена ветрилна площ, и съответно вдигнах малко от бизана, за да коригирам курса. Носехме се с лекота, затуй обрах около 20 фадъма от перлина и вдигнах стаксела. Сега лежим на курс 050° с крен на левия борд средно 15 градуса, ала ритмично преодоляваме страничните вълни. Сегиз-тогиз някоя вълна залива палубата, но иначе ходът на яхтата е съвсем спокоен. Винаги получавах предупреждение за вълните, които се готвеха да ни залееят, понеже те се обръщаха, преди да ни достигнат, и аз чувах съскането на сриващите им се гребени. Продължава да вали: през воя на вятъра в такелажа долавям плющенето на дъждовните капки по палубата и каютния покрив. Крия се в койката си, понеже там е топло, пък и без това не ми остава

нищо друго за правене, освен да чакам вятърът да отслабне. Дъждът премина в град. Виждам ледените кристали върху светлинния люк. Струва ми се, че човек трябва да посреща философски всичките тия неща, но ако не друго, поне вятърът се обърна: щом поотслабне, ще се хвърлим отново на изток.

19:00. Вятърът пада, а барометърът продължава да се качва. Току-що ходих да оберя 50 фадъма от перлина. Искаше ми се да вдигна грота рифован докрай, ала вълнението все още е много силно и смятам, че ще е по-благоразумно да го изчакам да отслабне. Навремени някоя вълна пак ни залива, а на всеки десетина-петнайсет минути връхлитат хапливи шквалове. Ето защо се връщам в леглото с намерение да видя какво става по-нататък в „История на западната философия“ от Бертран Ръсел.

Нова година най-сетне донесе желаната промяна. Впрочем аз дори не забелязах кога си е отишла 1968 г., толкова бях погълнат от усилията да заставя „Сухейли“ да плава на изток. Единствената полза от неблагоприятните метеорологични условия е реакцията, която предизвикват: оказваше се, че щом времето се подобри, винаги насилвам яхтата много повече от преди.

1 януари 1969 г., 202-ри ден

Снощи успях да вдигна част от бизана, но рано тази сутрин трябваше да го оберя чак до опознавателните знаци. Вятърът беше напълно поносим, ала морето бе толкова разбъркано, че все едно стояхме на едно място. Отново не можах да си легна преди ранните сутрешни часове и съответно се успях. Днес ми се удаде да вдигна всички работни ветрила, понеже вятърът се обърна от юг-югозапад и отслабна, но не се движим кой знае колко бързо поради още неизчезналото ветрово и мъртво вълнение от юг-югоизток. Ще ми се вятърът вече да престане с обхождането на компаса; сега приключи втората си обиколка за последните две седмици, което означава, че винаги е имало

някакъв вид срещуположна вълна, при това къса. Клетата добра „Сухейли“, не ѝ достига дължина, за да постигне нещо повече при тия обстоятелства. Искане ми се да вдигна „Големия“, вятърът е подходящ, но нека вълнението първо да падне.

15:50. „Големия“ е вдигнат въпреки тъмните облаци откъм наветрения борд — искам да си ида у дома! Оставих щормовия кливер, който ползва същия фал, халс и шкот като „Големия“, защото не пречеше с нищо, и така спестих време и труд да го прибирам и същевременно да вдигам по-голямото ветрило. И тъй като се бях заел да изкърпвам бизана, всъщност няхах особено много свободно време. Процедурата по смяната на ветрилата е следната: освобождаваш халса, при което щормовият кливер идва над палубата и го откачаш. После отпусках фала, докато ветрилото слезе на палубата и го откачаш, накрая откачаш и шкота. Сетне откачаш халса към халсовия ъгъл на „Големия“ и го вдигаш до половината с фала. Това се прави с цел ветрилото да не падне във водата, когато го изтеглиш напред с халса му. Щом халсът се задържи, вдигаш ветрилото и отстъпваш назад да закрепеш шкота. Накрая се прибира кливерът, първо се отпуска фалът, а после щагът с магнитния лост. Овързвам ветрилото с два ремъка и оставям шкота му фиксиран, по този начин мога да го опъна отново за около минута и половина. Наложително е „Сухейли“ да има ветрило на носа, защото в противен случай се обръща срещу вятъра; ето защо първо винаги вдигам ветрило, а чак след това свалям друго. Когато трябва отново да прибера „Големия“, най-напред вдигам кливера, тъй като освен че държи носа встрани от вятъра, той осигурява завет, който облекчава изтеглянето на „Големия“. Преди известно време удължих халса на „Големия“ и това удължение служи при обирание на ветрилото. С него операцията много се улеснява.

Намирахме се на около 1500 мили от „Кабос де Хорнос“, нос Хорн, и аз все по-често взех да се замислям за трудностите, които можехме да срещнем при преминаването през мястото, което се слави

като едно от най-свирепите в Световния океан. Вече бях прочел в класическото произведение на Ричард Дейна „Две години в кубрика“ неговото описание за заобикалянето на носа с „Алърт“ от изток на запад през южната зима, а също и всичко, каквото имаше в лоциите. Ние щяхме да обходим Хорн по лесния път, с преобладаващите ветрове, и нямаше да се сблъскаме с трудностите, които са заставили през XVI век Джон Дейвис да се върне назад и които в по-нови времена са подложили на такива мъчителни изпитания Джошуа Слокъм, а през 1955 г. и Дейвид Люис. Всички те са се движили от изток на запад и за да избягнат преобладаващите западни ветрове на юг от носа, са предпочели да поемат далеч по-опасния път през Магелановия проток, където жестоки пориви на вятъра, известни под названието „уилиуоу“, връхлитат мореплавателя отвсякъде. Общо взето, ветровете са по-благоприятни при преминаването от изток на запад през Магелановия проток, но внезапните промени в посоката им правят плаването крайно тежко и опасно.

Днес ветроходецът не разполага с такова богатство от чужд опит, каквото е имало преди шейсет години, когато значителна част от търговския флот на Великобритания е бил съставен от ветроходи. Средствата за масова информация междувременно забулиха в мистика нос Хорн и повечето хора днес вярват, че там вятърът през цялото време духа с почти ураганна сила. Но Хорн е като всяко друго място в Южния океан, където метеорологичната обстановка се обуславя от непрестанния поток на придвижващите се в източна посока депресии, а това означава, че както навсякъде другаде, в тия ширини времето се колебае между затишие и буря. Вярно е, че когато наистина задуха при Хорн, положението става значително по-лошо поради особеностите на морето между Южна Америка и Антарктида. Високите планински вериги по западния бряг на Южна Америка напълно възпират движещия се на изток въздушен поток и го заставят да се провре през процепа между нос Хорн и отдалечената на петстотин мили южно от него Грѐмова земя, известен като Протока на Дрейк. Въпреки това времето в никакъв случай не е толкова страшно за една стабилна яхта и на мен ми се струваше, че ако сляза достатъчно на юг, за да избегна ветровете „уилиуоу“, няма да срещна нищо, което да представлява истинска заплаха за „Сухейли“. Ако вятърът достигне ураганна сила, сигурно ще загазим, ала подобно явление е рядкост дори за нос Хорн, а

за други отсечки по традиционните ветроходни маршрути около света е непознато.

Опасността за всеки кораб идва не толкова от вятъра, колкото от вълнението, което вятърът вдига. За да се пречупи мачтата на здрава яхта при гладко море, е необходим вятър с фантастична сила, но когато големи вълни започват да подмятат съда, върху мачтите и такелажа се оказва допълнително натоварване. Другата опасност се състои в това, че яхтата може да се обърне странично срещу някоя сриваща се вълна, която е в състояние силно да я накрени и почти сигурно да прекърши мачтите ѝ; ала ако яхтата разполага с достатъчно дълъг перлин, с чиято помощ да държи кърмата си срещу вятъра, за подобна злополука ще е потребно изключително висока вълна. Според мен най-голямата опасност се криеше във възможността да ни сполети страшно ниска депресия, като тази в протока Фово, при която вятърът ще духа от една посока, а вълнението ще идва от друга, т.е. ще възникне тъй нареченото положение „вятър срещу прилив“ (което всички моряци ненавиждат), и то в колосален мащаб. Все пак „Сухейли“ се справи веднъж с такива условия и ако не друго, този път поне няма да се тормозя за подветрения бряг.

В разказа на Дейна за обхождането на Хорн през зимата не се споменава нищо, което би могло да причини неприятности на „Сухейли“ с изключение на плаващия лед, ала през януари появата му беше малко вероятна. Въпреки всичко с морето шега не бива и аз се залових да прегледам яхтата, за да я приведа в бойна готовност.

Най-явната заплаха за безопасността на „Сухейли“ беше „Адмирала“. След излизането на авторулевия от строя аз запазих основната конструкция от цилиндрични пръти, тъй като предпазните перила от двете страни на борда, които бяха предназначени да възпрепятствуват падането ми в морето, бяха прикрепени към нея. Обаче две от общо четирите ѝ подпорни крака се бяха изкъртили и при счупването на следващия, което можеше да се случи по всяко време, цялата железария щеше да се поддаде и спокойно би могла да разпори палубата и да отнесе бизанмачтата. Щом ходът на яхтата ми позволи, аз прерязах с ножовка двата здрави крака и изхвърлих железата зад борда. За архивата: това стана на 48°23' южна ширина и 97°3' източна дължина. После закрепих релингите за такелажните планки, за да ми дават някаква сигурност. Крайният резултат от тази операция бе

намаляване на жизненото ми пространство с по няколко стъпки от двете страни на яхтата. Изведнъж „Сухейли“ се смали, ала изглеждаше някак по-волна, също като стара дама, която е свалила прекалено стегнатия си корсет. Нейното очевидно облекчение се предаде и на мен. Сега „Сухейли“ стана по-сигурна и лека, а на мен една грижа ми падна от раменете — едно нещо по-малко, което да създава главоболие. Сякаш бяхме разчистили палубата, преди да се хвърлим в атака.

5 януари 1969 г., 206-и ден

Изглежда, ще отминем Хорн на 17-и.

НОС ХОРН

9 ЯНУАРИ 1969 Г., (210-И ДЕН)

17 ЯНУАРИ 1969 Г., (218-И ДЕН)

9 януари 1969 г., 210-и ден

Току-що чух по „Гласът на Америка“, че към чилийския флот била отправена молба да търси „повреден кеч“ на път за нос Хорн. Самотният ветроходец, т.е. аз, имал преднина от 3000 мили пред най-близкия си съперник. Това бяха чудесни вести, въпреки че авансът ми сигурно се е стопил на 2000 мили — още обаче не сме загубили и изгледите за успех си остават.

Не знам какво искат да кажат с това „повреден“.

Отправих позив на 2182 килохерца, ала макар и да чух гласове, мен очевидно не ме чува. Може би утре ще ми провърви повече.

Днес в продължение на четири часа зареждах акумулаторите, а сутринта поправих тръбичката за гориво.

Тази вечер стана доста хладно, та пуснах нагревателя. Както обикновено, навън има мъгла и е много влажно. От целия такелаж капе вода.

10 януари 1969 г., 211-и ден

Събудих се в 04:30 от яростния тласък на яхтата. Бяхме се обърнали срещу вятъра. Открих причината още щом си подадох главата навън: гротът беше на две, беше се разцепил от горе до долу по един от шевовете. Свалих го и

легнах отново, понеже бях спал съвсем малко. В резултат, естествено, се успах и се събудих твърде късно за сутрешното наблюдение в 10:15. Това означаваше, че днес ще остана в неведение за дължината, тъй като по обед винаги пада мъгла. Докато си приготвях закуска, яхтата се разтресе и залях ръката си с гореща овесена каша. На китката ми излязоха два мехура колкото бирена капачка; ще се задържат, додето се наложи да облека щормовия костюм, когато ще се спукат. Развих грота от гика, защото за изкърпването ще е необходимо доста време. Освен разпрания шев платът се е износил при шкаторините и ще трябва да го прекроя. Междувременно вдигнах стария грот, който изглежда в доста по-добро състояние, отколкото предполагах. Може дори да го ползвам за постоянно, защото е ушит от по-хубава материя, също е по-лек и е малко по-голям...

Тази вечер, като пиех кафе в преддверието, на около един кабелт разстояние забелязах ято дребни птици. Летежът им беше твърде неравен и те не биха могли да бъдат нищо друго, освен буревестници, обаче никога не съм виждал буревестници в такова сплотено ято и на толкова голяма височина. Чудя се дали не сме приближили суша и тия птици да са долетели оттам. И понеже не съм сигурен за дължината, реших да не рискувам и за през нощта смених курса на юг-югоизток.

Не получих отговор на повикването си по радиото, но хванах Би Би Си. На 6 мегагерца слушах новини, което беше много радостно.

11 януари 1969 г., 212-и ден

Седях на руля от 08:00 до 20:00; беше уморително, но вълнуващо, тъй като вятърът се освежи и ние препускахме по вълните. Току-що намалих ветрилата за през нощта и насочих „Сухейли“ по пеленг 120° — безопасен курс встрани от сушата. Изпуснах зенита на слънцето поради

мъглата и облаците, но успях да направя две други наблюдения, според които в 20:00 тази вечер се намирахме на 240 мили западно от входа на Магелановия проток. Барометърът падна значително и всички признаци сочат влошаване на времето, затова тая нощ ще спя с щормовия костюм. Каня се през следващата седмица да форсирам яхтата до предела на възможностите ѝ, за да заобиколим по-скоро носа. Чакам с нетърпение това време!

Днес ударих единия от мехурите си, но май са заздравели. Сега не е най-подходящият момент за открити рани по китките.

Отново опитах повикване на 2182 килохерца, ала въпреки че ясно чух човешки говор, отговор не последва. Натрупаното статично електричество пречеше да се хване Би Би Си на 6 мегахерца.

12 януари 1969 г., 213-и ден

Спах лошо. Събудих се под синьо небе и въпреки честите шквалове през целия ден средно три осми от небосвода беше чист, тъй че успях да направя хубави наблюдения. По пладне се намирахме на 480 мили от Хорн.

Цяла сутрин времето беше отвратително. Имаше вятър, чиято сила нарастваше при шквалите, висока ветрова вълна и тежко мъртво вълнение, поради което се принудих да намаля ветрилата, за да овладее яхтата — след едночасови усилия ръцете ми отмаляха. Спуках една от пришките: ужасно болезнено.

Днес газът в запалката се свърши, а всички кибрити са влажни, тъй че запалих моя „вечен огън“ — ветроупорния фенер. Разполагам с шест кутии водостойчив кибрит, ала те са достатъчни само за около стотина дни, затуй ще ги пазя в резерва.

13 януари 1969 г., 214-и ден

Събудих се от сън — не, това едва ли е най-точната дума, защото цялата нощ изкарах в просъница — и станах в 05:00, когато вятърът внезапно задуха от север-северозапад. Свалих грота и останах навън да наблюдавам поведението на яхтата, понеже вълните ставаха все по-големи и по-големи. Докато се оправях с грота, спухах и другия мехур, след което го дезинфекцирах и превързах китката си.

Цяла сутрин се движехме добре, ала по пладне установих, че кливерцагът се различава: три нишки се бяха отделили при най-долния обтегач, тъй че трябваше да прибера ветрилото и да вдигна щормовия кливер и стаксела. Засега нямам намерение да се катеря по мачтата, за да свалям стария щаг и да му взема мерките. Ето защо междувременно сплетох късо въже, което да свързва кливерхалса с магнитния лост така, че ветрилото да се държи отгоре. За да отстраня стария щаг да не пречи, трябваше да пропълзя по бушприта и после, държейки се със зъби, да развъртя с две ръце обтегача. Това съвсем не бе приятно занимание, защото освен че в един момент се озовах под водата, а в следващия изхвърчах на четири метра над нея, яхтата се клатушкаше и тресеше порядъчно; впрочем сега за пръв път от три месеца и половина насам сложих осигурителния колан. Днес исках да продължа с изкърпването на грота, но беше изключено, тъй като не можех да се крепя, ако са заети и двете ми ръце.

Силата на вятъра е според очакванията за нос Хорн: 8 бала, а при пориви и повече. Непрестанно обирам по малко от перлините, понеже се движим добре и колкото по-скоро обходим Хорн, толкова по-хубаво. Барометърът започна да се вдига, но същото правеше и снощи.

В момента се каня да хвана сигнал за точно време и да опитам повикване на 2182 килохерца. Каютата е окичена с мокри дрехи, от които капе навсякъде. Изборът ми на панталони сега е сведен до намирането на най-малко измокрения чифт! Вече не мога да си позволявам лукса да използвам нагревателя, тъй като „вечният огън“, който

днес угасна, гълта много керосин. Щом навляза в зоната на пасатите, ще почна да си отпускам по една кибритена клечка на ден и между закуска и вечеря ще гася ветроупорния фенер.

Имам още 110 цигари. Засега не ми се ще да въвеждам дажби, тъй че след седмица ще се наложи да се откажа от тютюна — или пък ще пропуша чай! Останали са ми шест бутилки уиски и четири бренди, което е доста добър запас и означава, че до момента съм изпил четиринайсет бутилки алкохол, като от едната успях да глътна само няколко глътки, преди да се разлее. Това прави средно по една бутилка на шестнайсет дни — повече от обичайната ми консумация, но за сегашните условия е добре.

Опитах повикване на 8110 и 2182 килохерца, ала не получих отговор. Дори въвеждах позивите си с трикратно „Пан“ („Пан, Пан, Пан“ е авариен префикс), но промяна не настъпи, въпреки че доста наблизко имаше някакъв кораб, което разбрах от силата на сигнала му. Слушах новините по Би Би Си, след като получих точно време.

14 януари 1969 г., 215-и ден

Още една неспокойна нощ: ставам от леглото уморен. Будилникът ме събуди в 04:00, за да проверя положението; излязох на палубата — слънцето и кървясалите ми очи се спогледаха злобно. Горкото слънце, току-що беше изгряло, а утрото съвсем не го посрещаше радушно. След като коригирах курса, вдигнах стаксела и се върнах в чувала. Събудих се отново в 08:00 и си приготвих консерва свинско и фасул за закуска. Цяла сутрин си играх с радиото, за да се свържа с някого, но за никоя от честотите, на които чувах гласове, нямах кристален детектор, а на 2182 килохерца не отговаряше никой. Тази вечер ще опитам пак.

Патентрифът на грота се счупи отново, да му се не види; този път поддаде месинговата отливка, според мен

поради това, че гайката, придържаща челюстта, се затегна и челюстта блокира. Тогава цялата тежест на гика падна върху отливката и тя се счупи. Белята стана тъкмо когато реших да вдигна грота тази вечер. Крайно неприятна работа. Преди това при поворота, който направих, откривайки, че вчера сме се движили кажи-речи право на изток и в резултат бяхме притиснати малко към подветрената страна, кливершкотът се разплете някъде напред и докато ида да го оправя и да се върна в кокпита да го натегна, долната част на ветрилото се отвори. Закърпих го криво-ляво, като в процеса на работата жертвувах една игла, за да се спася от падане зад борда.

И така, равносметката е: загуба на кливерщага, повреден кливер, строшен патентриф и скъсан грот. Няма място за униние, слагам чайника на примуса и се приготвям да измисля някакъв начин за съоръжаване на авариен патентриф. Бих могъл да вдигна някое ветрило, да речем, стария бизан, като използвам една от резервните реи вместо гик, и утре сигурно ще го направя. Не искам тъкмо тук да бъдем лишени от способност да плаваме както трябва. Без грот не мога да държа яхтата на остър бейдевинд.

По-късно: струва ми се, че измислих нещо за патентрифа (отново пиша на свещ). За осъществяване на идеята ми се налага да съсия гика и да си търся нов, като се върна у дома, но това е нищожна жертва при възникналите обстоятелства. Най-доброто разрешение е гикът да се захване от двете страни с две плоски метални пластини, които да бъдат достатъчно удължени, за да се фиксират в челюстите, ала не разполагам с такива пластини, тъй че този вариант отпада. Все пак имам едно метално парче за наставка, румпела на авторулевия, и възнамерявам да отстраня счупените части от него, сетне да направя надлъжен прорез по средата на гика и там да поставя металното парче. Румпелът си имаше дупки, поточно три, и преди да се стъмни, аз го прерязах до една от тия крайни дупки, тъй че да пасва в челюстта, а също

пробих и един отвор за болт. Тази вечер вятърът утихна и ако утре времето е спокойно, сигурно ще успея да свърша работата до мръкване. Основният проблем е намирането на остри свредели. Импровизираното ми съоръжение, разбира се, няма да позволи ролково рифоване, ала за щастие бях поръчал всичките ми ветрила да бъдат снабдени с пришити към тях рифщерти.

Като че ли още довчера ще мога да вдигна стария бизан. Извадих го от мястото му за съхранение и прикрепих няколко сегарса на предната шкаторина. Бях ги свалил, понеже релсата на новата бизанмачта е по-различна от тази на гротмачтата. Все пак мисля да изчакам до утре; от четири нощи не съм спал както трябва и се чувствавам малко преуморен.

Тази вечер ми се стори, че чух крясък на чайка.

15 януари 1969 г., 216-и ден

Мъчно заспах снощи, а и сънят ми беше неспокоен. Будилникът ме събуди в 05:00 и установих, че вятърът се е променил, та направих поворот и в ролята на грот вдигнах резервния бизан със свободна долна шкаторина. Закусих свинско месо и фасул и сетне се залових с гротгика. Операцията ми коства шест свредела, но по обед металната планка беше фиксирана за гика. Укрепих свързката с фибростъкло, за да възпрепятствува прекъсването ѝ, и я стегнах с две „турски глави“. Слава богу, че когато стажувах във флота, все още ни учеха на такива „старомодни“ неща. Добре направената „турска глава“ е най-здравата въжена обвръзка, която ми е известна, и при третата намотка трябваше да използвам шило, за да прокарам въжето. При подходяща възможност ще сложа още две такива обвръзки. Почаках до 18:00, преди да монтирам гика, понеже исках да оставя фибростъклото да се втвърди хубаво. За зла участ сутринта вятърът и морето се бяха надигнали и когато започнах прикрепянето на

въжетата, вълните вече прехвърляха носа на яхтата. Сетих се за Дейна, стиснах зъби и продължих!

Денонощният пробег от 90 мили беше забележително добър и от следвания курс, 137°, мога само да заключа, че сме били подпомогнати от течението.

Докато бях погълнат от връзването на моите „турски глави“, вдясно под носа внезапно изпляска албатрос. Сигурно е спал и не е успял да се събуди, преди носовата вълна да го удари, защото за малко не се заплете във ватерщага.

Барометърът пада. От 05:00 насам се смъква с повече от един милибар на час и аз съм сериозно обезпокоен. Никога не е падал така преди, а се намираме в област, прословута с лошото си време. Следобед вятърът се усили и рифовах бизана, който съм сложил вместо грот. Обрах и халса, тъй че основата на ветрилото да е встрани от каютата. Бих могъл да вдигна грота с трите му рифа, ала освен че искам да дам колкото е възможно повече време на фибростъклото за втвърдяване, площта на грота е с три рифа по-голяма от тази на бизана, както е вдигнат сега. А в момента сме на път да легнем на дрейф. Не искам да оставям прекалено много ветрила през нощта, защото може да задуха още по-силно и ако не намалим ход, към петък курсът, който следваме, ще ни отведе в зоната на плаващ лед. Надявам се, че течението, което, вярвам, съществува, ще ни отнесе на изток. По пладне се намирахме на 200 мили от Хорн. Разбира се, пониженото барометрично налягане и североизточните ветрове вещаят депресия, а в такъв случай вятърът би трябвало да се обърне, което за нас би било идеално. Само се моля, ако се обръща, да не е прекалено свиреп.

Готов съм да призная, че тая вечер съм малко поуплашен. Навярно уплахата ми щеше да бъде и по-голяма, ако не бях толкоз уморен. Каквато и да е, божията воля ще се изпълни, но аз спя с дрехите.

Едно произшествие от днес заслужава да се отбележи. Докато пиех следобедното си кафе, реших да

проверя колко уиски има в шишето. Посегнах към него, надигнах го и едва тогава разбрах, че в ръката си държа бутилка с течен парафин!

16 януари 1969 г., 217-ден

Предсказанията за депресия се сбъднаха. Студеният фронт нахлу през нощта и ме събуди, когато в 05:00 шкотовият плъзгач на щормовия кливер се измъкна от релсата си. Вятърът духаше със сила 10 бала, затуй намалих ветрилата, хвърлих перлина и след като се убедих, че яхтата е наред, отново си легнах. Съблякох щормовия костюм, понеже е прекалено мокър и не позволява на телесната топлина да суши пълноценно другите дрехи. Проспах звъна на будилника в 08:00 и се събудих в 10:00. Барометърът се вдигаше и тъй като вятърът и морето се бяха поуспокоили, реших да вдигна още ветрила.

Дясната ми ръка ми създава неприятности. Последният остатък от мехура се спуска при маневрите в 05:00 и сега от свръзката между палеца и показалеца до китката имам кървавочервена рана, която сълзи обилно. Помъчих се да я подсуша, ала нали е изгоряло, не мога да я приближа достатъчно до нагревателя. Боли и щом покажа ръката си навън (където в момента бие град!), болките се утрояват.

Тази вечер няма да се спи, тъй като очаквам откъм подветрената ни страна да се появи остров Диего Рамис и искам да остана на вахта.

Току-що слушах новините на Би Би Си. Очевидно разговорите за мир във Виетнам се забавят поради спор относно формата на масата за преговори! Нищо чудно, че днешната младеж проявява малко уважение към възрастните.

Навън е страшен студ. Плаваме под кливер, стаксел и рифован бизан и това е напълно достатъчно, като се имат предвид шкваловете, които налитат на всеки трийсет-

четирийсет минути. Ако не ни помогне течението, не ще можем да заобиколим Хорн по-рано от утре вечер в полунощ. Барометърът престана да се вдига, всъщност дори падна с един милибар за последните три часа. Надявам се, че това е просто моментно колебание, но не съм много сигурен. Вятърът като че ли се завърта, значи е доста вероятно да ни хване нова депресия.

17 януари 1969 г., 218-и ден

Няма още 01:00 ч., а аз току-що се опитах да управлявам яхтата през един шквал и за награда станах вир-вода. При предишните вихрушки обикновено вземах един риф на бизана и „Сухейли“ запазваше курс на изток, но този път реших да седна на руля, при което започнахме да се наклоняваме и люлеем силно, една вълна налетя откъм наветрения борд и ме измокри от главата до кръста, а щом яхтата се накрени, останалата част от вълната прехвърли другия борд и довърши започнатото.

Когато няма шквалове, навън е ясно и доста светло и ако не е хапещият вятър, би било много приятно да се стои на палубата. Превързах изгорялото място, но раната тупти болезнено. Току-що привърших последните сушени праскови, а от вчера сутринта съм изпил четвърт бутилка уиски. В действителност предпочитам кафе и какао пред алкохола, което обяснява защо пия така малко; установих, че кафето и какаото ме сгряват повече.

Малко след 05:00 ч. забелязах Диего Рамирес. Островът беше отдалечен на около 15 мили южно-югоизточно от нас, което беше чудесно. Няколко часа покъсно на север се показа земя.

Сега в 18:45. Все още не сме достатъчно на юг от нос Хорн, който ясно се вижда на около 8 мили пред нас. Следобед вятърът съвсем утихна и в момента съм вдигнал много ветрила. Обаче откъм подветрения борд се скупчват

черни облаци и виждам как на сушата вали дъжд, тъй че навярно ще се наложи скоро да намаля ветрилната площ.

Налетя кратък шквал с примесен дъжд и когато отмина, съвсем ясно успях да различа двете скалисти кули, които бележат югозападния край на Исла Кабо де Хорнос. Заобиколихме го!!! Сплетох гротбраса и разрязах плодовия кейк на леля Айлин. Внимателно свалих обвивката от фолио и ароматът ме лъхна в лицето. Приятен е, но вкусът трябва да е още по-приятен. Отрязах си скромно парче, тъй като ще се опитам да запазя сладкиша за по-дълго, ако изобщо е възможно. Беше престоял повече от седем месеца в кутията си, но беше великолепен. В допълнение към удоволствието в кутията открих парче от „Таймс“, тъй че имам и нещо ново за четене.

В бордовия дневник записах: УРААА!!!

КУЧЕШКА ВАХТА

Несъмнено преминаването на нос Хорн представляваше върхов момент в плаването. Много лесно бе човек да си каже, че щом го е заобиколил, околосветската обиколка кажи-речи е свършила, вече можеш да се отпуснеш и като на разходка да се прибереш във Фалмът. Един кратък поглед на картата обаче бързо отрезвява от тази заблуда. По ветроходния маршрут от нос Хорн до Английския канал има повече от 9000 мили, а това представлява близо една трета от цялото пътуване. И то не съвсем лек път. Като начало трябва да се преодолеят приблизително 1300 мили, за да се излезе от Южния океан, след което, при преминаването през зоните на променливите ветрове и югоизточните пасати, времето става по-лесно за прогнозиране.

Възнамерявах да подмина Фолкландските острови от запад, понеже ветровете и теченията там са малко по-благоприятни, въпреки че се доближаваш доста до ледовата граница. Ако дотогава не успееш да осъществя радиовръзка, смятах да се насоча към Порт Стенли и да привлека нечие внимание чрез сигнална ракета, та да разберат у дома, че съм жив и здрав. Оттам щях да пресека Южния Атлантук някъде до линията на Кейптаун по приблизително 30° западна дължина, откъдето щях да хвана курс на север и да се отправя към екватора. Безсмислено е да се приближава южноамериканският бряг, защото насрещното течение, което е част от водната циркулация в Южния Атлантук, ще забави хода на яхтата. Освен това колкото по-на изток се отиде, толкова по-на юг слизат югоизточните пасати. От друга страна обаче, колкото повече се доближава южноамериканският бряг в близост до екватора, толкова по-се стеснява Зоната на безветрие, затуй възнамерявах да се придвижвам на няколкостотин мили от бразилското крайбрежие, т.е. колкото да не ме хване течението от север.

Щом се измъкне от Зоната на безветрие, ветроходецът се натъква на постоянните и сигурни североизточни пасати и може да плава на остър бейдевинд на север-северозапад, докато навлезе в следващия пояс от своеобразни метеорологични условия, разположен между

зоната на североизточните пасати и западните ветрове. Това е областта на променливите ветрове, известна още като Конските ширини поради многото коне, които някога се налагало да бъдат изхвърляни зад борда, когато попадналите в щил ветроходи почвали да изпитват недостиг от питейна вода. Последната част от плаването, от Азорските острови до Фалмът, е дълга 1200 мили и преминава през зоната на преобладаващи западни ветрове, като условията за плаване не се различават особено от тези в Южния океан с изключение на това, че вълните не са толкова големи — но тогава вече ще съм си почти у дома, което променя коренно нещата.

При изготвянето на първоначалния си план смятах да пресека екватора по на изток и да премина Зоната на безветрие на двигател. Бях изчислил, че така разстоянието от нос Хорн до Фалмът ще ми отнеме около 90 дни. Но сега, след като двигателят беше неизползваем, трябваше да прекроя грижливо плановете си, защото Моатесие ме следваше по петите и аз нямах право да рискувам загубата дори на един час, ако исках да го победя. Във време отклонението с няколкостотин мили на запад би отговаряло на една седмица, която и без това се губи при плаването в Зоната на безветрие, и макар и така да се увеличава общото изминато разстояние, времетраенето на цялата околосветска обиколка вероятно щеше да се намали. При миналото плаване „Сухейли“ пресече екватора на 24° западна дължина и четири дни остана в безветрие. Този път възнамерявах да премина в северното полукълбо на 28° западна дължина, или с 240 мили по на запад.

Този маршрут ми осигуряваше най-бързо придвижване до дома, само трябваше да се надявам, че времето ще бъде според прогнозите. Лесно е да се говори за океанското състезание, но при обстоятелства, каквито се създадоха при това плаване, ветроходецът се принуждава да форсира яхтата си до краен предел, като не забравя за непрестанното натоварване, на което я подлага. Всъщност аз изобщо не възприемах моето ветроходство като надбягване в общоприетия смисъл на думата. За мен бе по-скоро борба да обиколя света и аз се стремях да поддържам скорост, която е удобна и за „Сухейли“, и за мен — скорост, която не натоварва излишно никой от нас, и се надявах, че така ще завършим плаването благополучно и... първи.

Последните ми сведения за другите участници в околосветската обиколка бяха оскъдни и се основаваха на това, което Брюс ми каза

край Отаго, и на информацията по радиото, която чух непосредствено преди нос Хорн — в нея се споменаваше, че имам приблизителен аванс от 3000 мили пред Моатесие. Опасявах се, че сега Моатесие сигурно е стопил преднината ми, понеже бях загубил много време, но в действителност той е бил забелязан край Фолкландските острови едва осемнайсет дни след моето преминаване оттам, като разстоянието помежду ни на картата е било около 1500 мили. Разбира се, е невъзможно да се каже кой щеше да стигне пръв в Англия, ако Моатесие беше продължил. На 10 февруари, деня, в който яхтата „Джошуа“ е била забелязана, аз се намирах в зоната на променливи ветрове и затова скоростта ми бе паднала. Моатесие също щеше да се забави при преминаването на тази зона, както и на Зоната на безветрие, но дори това да се пренебрегне и да се допусне, че той би развивал пълната си средна скорост от 117 мили на денонощие по целия път от Фолкландските острови до Англия, на теория в деня на пристигането ми във Фалмът на него щяха да му остават още петдесет мили до Плимът. Тия сметки могат да задоволят математика, ала никой истински моряк не би бил толкова глупав, че да посочи със сигурност кой ще бъде пръв. В морето се случват твърде много непредвидени неща.

Забелязването на Моатесие предизвикало значително объркване сред моите приятели у дома, защото първата информация гласяла, че на ветрилото имало цифрата „2“ или буквата „S“. На ветрилата на „Джошуа“ бе изобразена двойка, а на моя нов грот имаше S, поради което едва след съобщението, че корпусът на видяната яхта бил червен, всички се уверили, че става въпрос за Моатесие.

В този етап на плаването няха други съперници. Риджуей, Блайт, Кинг и Фужерон се бяха оттеглили. Тетли, Краухърст и Каросо бяха твърде назад, за да хранят надежди, че могат да ме настигнат. Впрочем, макар че тогава не знаех, Каросо вече се бе отказал, а Доналд Краухърст все още се намираше в Атлантика. Любопитно ми бе как се справят Тетли и Краухърст, които плаваха с многокорпусни съдове. Въпреки че напоследък се появиха множество катамарани и тримарани, доколкото ми бе известно, още никой не бе опитвал да плава с такъв съд в Южния океан дори за кратко време. Напрежението върху корпуса и такелажата на многокорпусните яхти е далеч по-голямо, отколкото при еднокорпусните от типа на „Джошуа“ и „Сухейли“.

Когато вятърът оказва натиск върху съда, еднокорпусният се накренява и омекотява удара, докато многокорпусният не се накренява до същата степен и може да настъпи момент, при който натоварването става прекалено голямо и тогава или такелажът се къса, или наветрената част от корпуса излиза дотолкова над водата, че вятърът успява да се промъкне отдолу и преобръща яхтата. Опасността да се случи това е незначителна, ако на руля постоянно стои човек, който навреме да насочи съда по вятъра, за да спаси положението, но когато яхтата е управлявана от самотник, внезапен порив на вятъра е в състояние да причини овъркил още преди ветроходецът да се добере до шкотите. Лично аз не бих изявил желание да плавам сам в Южния океан с многокорпусен съд на сегашния етап от тяхното развитие, макар Найджъл Тетли и неговата „Виктрес“ да доказаха, че при добро ветроходно умение това е възможно.

Оставаха ни 9000 мили път и „Сухейли“ беше в прилично състояние, тъй че не виждах причина да не издържи до Фалмът. Отстрани видът ѝ беше неугледен. Корпусът беше обрасъл с водорасли над водолинията, а ракушките отново се бяха завъдили по противообрастващата боя. Бордовете и каютата се бяха обелили, ръждиви ивици се очертаваха по корпуса под обтегачите на такелажа и подпорите на „Адмирала“, които още не бях свалил, защото отворите от тях в палубата трябваше да се запушат, а за тая работа бе необходимо хубаво време.

Медната лента, с която бях обшил течащия шев, изглежда, държеше добре въпреки блъскането, което яхтата изтърпя през последните пет месеца. При нормални условия се налагаше да изпомпвам трюмовете само веднъж дневно и макар че изпомпванията зачестяваха при лошо време, все пак разликата в сравнение с по-рано беше огромна.

Основната ми грижа беше рулят. Щифтовете, които придържаха руля към ахтерщевена, бяха силно износени и даваха луфт над половин сантиметър. Преди да стегна с въжени обвръзки рулевата глава, та да я укрепя и намаля напрежението върху щифтовете, всеки път щом налетеше някоя вълна, долавях как те подскачат в гнездата си и понеже каютата действуваше като звукоусилвател, дори най-слабото потрепване се превръщаше в страховито стържене. При евентуално скъсване на щифтовете се надявах, че въжетата ще удържат руля,

додето успея да се добера до него и го изтегля на палубата. После щях да му мисля как да го закрепя отново на мястото му или как да съоръжа някакъв вид аварийна рулева уредба. Наистина рулят можеше да излезе от строя всеки момент, ала все някак щях да овладея яхтата и засега беше излишно да се тревожа за проблем, който още не е възникнал.

Независимо от защитния слой бяло олово и лой, такелажът се бе покрил с пласт повърхностна ръжда. Бях изпуснал телената си четка зад борда, та се заех да изстържа най-ръждивите места с телена вата. Иначе самите метални въжета бяха в добро състояние и бяха загубили съвсем малко от здравината си. По време на цялото пътешествие не се скъса нито една част от неподвижния такелаж.

Подвижният обаче — фалове, шкоти, форщагът на кливера и т.н. — се износваше много по-бързо и се нуждаеше от постоянно внимание. Форщагът на кливера се скъса, но на борда имах изобилие от подходящи метални въжета, за да го заменя, и въпросът бе само да издебна благоприятни метеорологични условия, които да ми позволят да се кача на мачтата и да поставя нов.

Патентрифовете бяха зле и имаха вид, сякаш ще се разпаднат всеки момент, особено този на бизана. Гротовият беше излязъл напълно от строя, но аварийното ми приспособление изглеждаше здраво и действуваше добре, та не ми оставаше нищо друго, освен да се надявам, че ще издържи до края. Ако и бизановият патентриф се счупеше, смятах, че разполагам с достатъчно метални парчетии, за да скалъпя нещо, което да свърши работа. Ролковото рифоване е голямо предимство и не е оправдано да си усложняваш живота, като го пренебрегваш, ала хората векове наред са плавали без него и не виждах защо и аз да не сторя същото.

Ветрилата започваха да се поуморяват. Бели в началото, сега те бяха потъмнели до кафяво, прорязани от ужасни ръждиви линии там, където бяха влизали в съприкосновение с неподвижния такелаж. Започнах плаването с нов комплект ветрила, но за всеки случай бях взел и старите. Това се оказа мъдро решение, понеже новият ми грот неотдавна се беше сцепил и аз можах да вдигна на негово място стария и по този начин да спечеля време. На повечето от ветрилата личаха моите бодове; впрочем след управляването на яхтата кърпенето бе станало основното ми занимание. Възнамерявах да оправя разцепения

грот, въпреки че това щеше да промени малко формата му, но не можех да си позволя загубата на 90 квадратни метра ветрилна площ, пък и не бях сигурен колко ще издържи старият грот. Освен два грота имах резерви за всички останали ветрила и всичките бяха годни за употреба.

Що се отнася до хранителните припаси, проблеми няха. Общо взето, разполагах с храна за още шест месеца, макар че все повече консерви се разваляха. Най-лошо пострадаха зеленчуковите и почти не минаваше ден, без да чуя изсъскването на някоя издъхваща консерва, което означаваше близо половинчасово ровене из шкафчетата, за да открия поредната жертва, преди да е успяла да умирише каютата и преди от разваленото ѝ съдържание да е прокапало в трюмовете. Все пак имах в изобилие грах на прах и сушени картофи, както и четиринайсет килограма супа на прах, която беше отлична. Консервираното месо започна да придобива малко особен вкус, но засега изглеждаше годно за ядене, и съм склонен да отдам особеността му на моето пресищане от него. Така че положението с храната бе добро и не би трябвало да дава повод за тревога, освен ако неочаквано голям брой консерви не се развалят, щом навлезем в области с потопъл климат.

В момента питейната вода възлизаше всичко на всичко на около двайсет и пет литра главно поради това, че при прехода до нос Хорн дъждовната вода, стичаща се от обстрелваните с морски пръски ветрила, придобиваше възсолен вкус. Надявах се да започна да трупам запаси веднага щом заобиколим Хорн и бях уверен, че като навлезем в зоната на променливи ветрове северно от Фолкландските острови, ще успея да събера вода колкото ми е нужна. Ако пък случайно валежите там се окажеха недостатъчни, за да напълня всичките пластмасови туби, все още разполагах със 130 кутии плодов сок и 70 с бира, които сигурно щяха да ми стигнат до Зоната на безветрие, където дъждовните шквалове са често явление, а придружаващите ги валежи — обилни.

Двигателя го бях отписал, но сега реших, че като се пооправи времето, ще опитам да го разглобя и да открия какво му има. Не мисля, че с наличните си инструменти ще успея да постигна нещо, но си струва да направя опит — ако съумея да го оправя, ще скъся с няколко дена плаването.

Агрегатът продължаваше да функционира, въпреки че всеки път преди да го запаля, трябваше да свалям главата на цилиндъра, та да освобождавам клапаните, които бяха почнали да заяждат след счупването на ауспуха южно от Кейптаун. Щом агрегатът работеше и акумулаторите доставяха електроенергия, не би трябвало да имам неприятности с радиоапаратурата, ала така и не можех да установя връзка и това все повече ме тревожеше. Доколкото можех да определя, предавателят беше в ред, но на повикванията си изобщо не получавах отговор, който да мога да приема на някоя от честотите, достъпни за моя апарат.

Ако се наложеха нови поправки по яхтата или оборудването, не се безпокоях, защото комплектът ми от инструменти все още бе пълен. Единствено свределите можеше да се свършат, и то главно поради това, че когато се пробиват дупки в движеща се яхта, човек непрекъснато залита и ако не изтегли навреме свредела, той се чупи. Парафинът за камбуза и фенерите беше в достатъчно количество и макар че разходът в Южния океан бе доста висок, защото често ползвах каютния нагревател, половината от първоначалния 140-литров запас още си стоеше. Дървесен спирт за примуса имаше предостатъчно — повече от 6 литра, което бе напълно задоволително, особено след като вече ползвах само една горелка: това от само себе си налагаше ограничение.

В по-ранните етапи на плаването състоянието на секстанта бе ми причинило известна тревога, тъй като двете огледалца започваха да потъмняват. По-късно при дъжд винаги изваждах прибора навън, за да се измие от солта, и въпреки че потъмняването продължи да се разпростира, огледалцата все още бяха до голяма степен чисти и не се затруднявах при наблюденията. Хронометърът работеше добре и след като съзрях остров Диего Рамирес точно когато очаквах, вече не се съмнявах в способността си да открия Фалмът.

От цялата екипировка най-износени бяха дрехите ми. От трите ми чифта джинси два бяха в окаяно състояние и се бях принудил да им сложа кръпки от брезент. Ризите и пуловерите се държаха, обаче нито една част от защитното ми облекло не бе здрава. Гумените ботуши се бяха пропукали и течаха. Продължавах да ги нося само защото ме предпазваха донякъде от пръските и изцяло от вятъра и ако краката ми се мокреха, то поне бяха топли; както отбелязвам и в дневника си,

единственото им преимущество в момента се състои в това, че когато се напълнят с вода, тя изтича сама, та не е необходимо да ги свалям и изливам. Непромокаемото яке и панталоните вече пропускат и за да предотвратят голямото мокрене, почнах да обличам старите непромокаеми панталони върху новите. Оттук нататък облеклото няма толкова голямо значение, защото температурата постепенно ще се покачва, докато се движим на север, и когато достигнем тропиците, навярно ще я карам изобщо без дрехи.

Другата част от отбора, тоест аз, беше в добро физическо състояние, като изключим неизбежните порязвания, пришки и синини, които макар и неприятни, в никакъв случай не бяха достатъчно сериозни, за да ме заставят да прекратя плаването. Ако изобщо имаше някаква промяна във физиката ми, то може би бях по във форма, отколкото при тръгването, въпреки че няколко ноци хубав сън нямаше да ми бъдат излишни.

Аптеката ми беше буквално непокътната, с изключение на малко капки за очи, аспирини и пластири, използвани за дребни рани и ожулвания.

По тялото ми нямаше никакви следи от соленоводни обриви, циреи или никакви други симптоми, които обикновено говорят за изтощение на организма, а след повече от двеста дни по море престарият бич за моряците, скорбутът, с нищо не бе напомнял за себе си. Беше ми останала много антискорбутна калциева сол, която разтварях във вода и пиех постоянно, откакто край Нова Зеландия ми свършиха лимоните. Това и консервираните зеленчуци ми даваха голямо предимство пред моряците отпреди 150 години, които са били принудени след няколко месеца по море да се хранят със солено месо и гнил зеленчук. В книгата на Дейна „Две години в кубрика“^[1] има смразяващо описание на въздействието на скорбута върху двама членове от екипажа, които обаче бързо се възстановили, когато моряците спрели някакъв минаващ кораб и получили от него пресни картофи и лук. Дейна, разбира се, е американец, плаващ на борда на американски кораб. И най-потресаващ е фактът, че предпазната мярка срещу болестта е била известна шейсет години преди плаването на Дейна — по негово време британските моряци отдавна вече били известни под прякора „лимончовци“ поради това, че на корабите им било въведено да се пие лимонов сок за предпазване от скорбута. И

днес „лимончо“ често се употребява като нарицателно за английски моряк в презрителен смисъл. Лично аз винаги съм се чувствувал доста горд от това определение.

Далеч по-трудно бе да преценя психическото си състояние, тъй като не разполагах с критерий. Чувствувах се съвсем нормален и способен да разсъждавам ясно. Ако въобще беше настъпила някаква промяна, ми се струваше, че разсъжденията ми са станали по-бистри, а дългите часове на руля, прекарвани само в мечти и учене на поезия или в размишления върху каквото и да е, постепенно засилиха усещанията ми за света, от който съм частица. Размишленията за произхода на човешкия род и за неравния път на неговото развитие до сегашното му положение на господстващо същество често ме караха да обсъждам социалния порядък, който човекът си е създал. Имах щастието да взема няколко отлични книги със себе си, нека да спомена само две: „Исторически силует“ от Хърбърт Уелс и „История на западната философия“ от Бертран Ръсел, от които можах да узная мнението на други хора и да го сравня с моето. Малцина днес поставят под съмнение въпроса за произхода на човешкия род. Започнали сме като низша клетка и постепенно сме се развили до сегашния си високоусъвършенствуван вид. Независимо от раса и националност, всички новородени са подобни, все едно дали на цвят са червени, жълти, бели или черни, и единствено условията, при които расте детето, решават неговото бъдеще. Във всяка от държавите, където съм ходил, съществува своеобразна кастова система, колкото и това да се отрича. Дори сред най-цивилизованите и демократични страни равните възможности за всички са нещо, което тепърва трябва да се постигне.

Морето и корабите са идеални за равенството. На един малък съд наистина няма място за човек, който да е непосветен или пък да не е готов да даде всичко от себе си, от каквато и да е каста. При буря всички споделят един и същи риск и ако корабът потъне, никакви земни познанства не могат да уредят ти да се спасиш за сметка на други. На сушата моряците се славят като богохулници и закоравели пияници, в което няма нищо чудно, стига само да си помисли човек за суровия им, напрегнат живот в морето. Винаги съм се удивлявал, когато спра поглед на кораба „Виктори“ в портсмътското пристанище, на който хиляда души екипаж прекарват понякога с години, натъпкани

на толкова малка площ. Животът им се предопределя от желязната дисциплина (от съвременна гледна точка), взаимната помощ, увереността в себе си, доверието в офицерите и другите, но освен това те всички заедно се изправят лице с лице срещу невероятните природни стихии, които срещат в морето. Цялото им съществуване зависи от тяхната способност да се споразумеят с вятъра и вълните и да използват тия сили да движат кораба им.

Ето защо не е изненадващо, че моряците повече от събратята си на брега се отдават на размисъл върху причината, пораждаща тези сили, и мен ни най-малко не ме учудва това, че сред тях така масово са били разпространени дълбоко вкоренени суеверия или непоклатими религиозни вярвания, а понякога и двете едновременно. Установил съм, че този въпрос много ме занимава, когато плавам в бурно време с малък съд. Не представлява трудност за учения, седнал в кабинета си, да обясни как вълните се надигат пред вятъра, защото човекът е открил природните закони, контролиращи това явление, ала за моряка обяснението на тия закони невинаги е достатъчно. Колкото и за практичен да се смяташ, в един момент те обхваща чувството, че във всичко това има нещо повече от природните закони, а като се има предвид, че си отрасъл в общество, което основава своята философия на съществуването на висшепоставено същество, ти почваш да мислиш, че именно то е отговорно, и приемаш, че съществува.

Правилата тук са физическите закони, които постепенно сме изучили. Ако им се подчиняваме, имаме изгледи да оцелеем. Безсмислено е като знаеш, че корабът ти отива в сърцето на бурята, да молиш бога да те отърве. Това не е негова работа. Твоя е задачата да измъкнеш кораба от сърцето на бурята и ти искаш твърде много, ако очакваш, че корабът ще оцелее, когато умишлено престъпваш правилата. Личната ми философия се гради на принципа: „Помогни си сам, за да ти помогне и бог.“ Няма полза да лежиш в койката, да слушаш как вятърът се усилва, да усещаш, че яхтата почва да стене и да молиш бога да ти рифова ветрилата. Само глупак би могъл да очаква подобно нещо. Ветроходецът трябва да стане и да вземе необходимите рифове сам, за да облекчи движението на яхтата. Ако вятърът продължи да се усилва, ветроходецът обира още ветрилата, докато накрая се принуждава да легне на дрейф. Когато е направено всичко, на което знаеш, че си способен, не ти остава нищо друго, освен

да вярваш в твоето висшепоставено същество и да се надяваш, че това, което си сторил, е правилно. Този ред на нещата може би е неизбежен за всеки, независимо дали е вярващ или не, ала голямо спокойствие внася у човека мисълта, че съществува нещо, което може да те закриля. Благодарение на тази вяра по време на цялото плаване аз нито за момент не се почувствувах напълно сам и смятам, че ако някой предприеме плаване като моето без вяра в бога, той трябва да бъде нечовешки силен и уверен в себе си.

По-практично погледнато, ако се мъчите да извършите нещо, което е особено трудно, и не успявате, вярата, че бог ще ви помогне, ако сами си помогнете, ви кара да не се отказвате и накрая, съдейки от личен опит, трудността обикновено се преодолява. Ето един прост пример за това. На път за нос Хорн вдигах стария грот. Фалът се изплъзна от ръцете ми и краят му отскочи на три метра и половина над мен, доста извън обсега ми. В никакъв случай не биваше да го изпусна и ако не го хванех бързо, много вероятно бе да се изниже през шкифа, което означаваше, че ще трябва да се изкатери до топа на мачтата, за да го промуша отново — нещо невъзможно при условията в момента. На три пъти се опитвах да стигна фала и все не успях. Очевидно бе, че ако искам да го хвана, ще е необходимо да се изкача донякъде по мачтата. Доверих на моя бог проблема и му обясних как възнамерявам да го разреша, после го помолих да ми окаже съдействие. Минута покъсно бях на палубата със задържан от ветрилото фал. Би могло да се каже, че като обясних на моя бог какво смятам да правя, аз получих възможност спокойно да обмисля нещата и чувството, че той ще ми окаже помощ, ме обнадежди, а „той“, разбира се, е просто измислица на моето въображение. Остава фактът, че работата беше свършена: мислейки, че има някой, с когото да споделя затруднението си, аз получих насърчение да продължа опитите си.

Докато плавах насаме със „Сухейли“, уреждах отношенията си със стихииите прямо, съблюдавайки основните правила на морето, и нещата ми изглеждаха далеч по-опростени, отколкото са сред многообразието на цивилизацията. Отговорите, които тогава намерих, бяха прости и честни. Скътах ги в съкровени кърчета на съзнанието си, за да се допитвам до тях в бъдеще; верни или не, те винаги ще бъдат там.

[1] Издадена на бълг. език, „Г. Бакалов“, 1981. — Б.р. ↑

ОТ НОС ХОРН ДО ЕКВАТОРА

18 ЯНУАРИ 1969 Г. (249-И ДЕН)

6 МАРТ 1969 Г. (266-И ДЕН)

Първата ми мисъл след заобикалянето на Хорн бе да продължа право на изток. Обзелото ме чувство, че преминах най-лошото, бе опияняващо и тази спонтанна реакция може би бе нещо като надсмиване над Южния океан, сякаш му казвах: „Победих те веднъж и сега ще те обиколя втори път, за да го докажа.“ За щастие лудостта отмина твърде бързо. Студеното и неприятно време незабавно върна нещата в необходимото русло. Мислейки за горещи бани, халби бира, другия пол и сочни пържоли, аз свих на север в Атлантика.

Разстоянието от нос Хорн до Порт Стенли на Фолкландските острови е около 470 мили. Изминах ги за шест дни. През това време многократно се опитвах да установя радиовръзка с Порт Стенли и Пунта Аренас, най-близкото чилийско пристанище в Магелановия проток. Една вечер тъкмо бях легнал, когато съвсем ясно и високо чух английска реч и за малко не праснах главата си в тавана от вълнение. Използваната честота беше почти в непосредствена близост до моята и аз, без да се бавя, изпратих повикване. Заслушах с надежда за отговор, ала гласовете продължиха разговора си и очевидно не бяха ме чули. Опитах и другите три честоти, които имах в близост до тяхната, но пак не ме чуха. Толкова приятно ми бе из каютата да се носи английска реч, че оставих приемника включен и се заслушах.

Бях хванал разговор между британските научни станции в Антарктида, които действаха в този район на континента. Това бе техният редовен сеанс, при който обсъждаха работата за деня и си разменяха вести. Беше много интересно; научих, че някакво превозно средство се оказало негодно за даден терен и щяло да бъде неизползваемо, докато не пристигне „Шекълтън“ с нови гъсенични вериги. За мен техните предавания станаха нещо като сериала

„Семейство Арчър“ по телевизията. Всяка вечер в продължение на повече от десет дни аз неизменно ги слушах и моите нови приятели ме осведомяваха за последните събития. Понякога разговаряха само два гласа, но често се включваше и трети. Радистът на третата станция очевидно бе дошъл скоро по тия места, защото другите двама го разпитваха защо е решил да дойде на юг, а той им отговори, че „у дома му се виждало малко топло“. Дружбата ни обаче бе крайно едностранна: аз ги познавах добре, но никога не ми се удаде да им се представя, понеже все използваха честота, различна от моята. Месец по-късно, когато вече бях ги загубил, чух по Би Би Си, че на един от островите, където има английска научна станция, станало изригване и към чилийския флот бе отправена молба да евакуира хората; бях на тръни, додето разбрах, че са в безопасност.

Като не можах да установя радиовръзка, реших да се приближа до Порт Стенли и да привлека вниманието. И без друго не исках да се отдалечавам много-много от островите, за да не прекрочвам пунктирната линия на картата, чието значение адмиралтейският картограф безстрастно бе обяснил в легендата: „Южно от тази линия могат да се срещнат айсберги и ледени блокове.“ Ала вятърът задуха от североизток и нямах друг избор, освен да плавам на изток или северозапад. Реших да тръгна на изток, смятайки, че тоя вятър е временно явление. Трябваше обаче да проявя повече прозорливост. Вятърът прерасна в щорм и не след дълго свихме ветрилата и задрейфувахме неотклонно край пунктирната линия на адмиралтейството. Този ден съвсем не бе радостен.

20 януари 1969 г., 221-ви ден

Вятърът продължи да се усилива и рано следобед достигна 10 бала. Свалих грота малко преди положението да стане наистина жестоко и мисля, че това бе най-мъчителната операция в плаването досега. Дъждът и пръските ме шибяха като куршуми и за изгорената ми ръка това беше истинско нещастие. Образувалата се коричка падна за секунди, като остави ивица живо месо на произвола на стихията. Отгоре на всичко е страшно студено и когато най-сетне вързах ветрилото, ръцете ми

бяха напълно безчувствени. Щом слязох долу, те почнаха да се размразяват и аз почти виех от болки, докато кръвообращението в тях се възвръщаше. После превързах отново китката си. Превръзката бързо се мокри, но поне предпазва от вятъра. След като скатах грота, надигнах шишето с уиски — ако съдя по въздействието, все едно бе пълно с вода. Дори не почувствувах да опари гърлото ми. Второто надигане на бутилката няколко минути по-късно имаше чудотворен ефект. За осем часа барометърът е спаднал с 16 милибара. Североизточният вятър сега утихна, но очаквам всеки момент да се завърти и да задуха с нова ярост.

Вятърът обърна в 18:00 ч. и за няколко часа останахме почти на едно място, тъй като очаквах идването на щорма. Ала въпреки пробягващите черни облаци над нас, всеки един от които се придружаваше от кратък шквал, вятърът не се усили сериозно и аз вдигнах наново грота. За свалянето му не бяха необходими повече от четири минути, нищо работа, а на мен ми трябваше ход.

Навън е лют студ. Непрестанно гледам за лед от преддверието и час по час пробягвам долу да проверя количеството уиски в бутилката. Синузитът винаги ми е създавал неприятности, когато лицето ми е изложено на такъв студ, и сега пак почна да ме боли. Не знам, но физически взех да издъхвам — сигурно остарявам!!!

След като на два пъти задрямвах прав в преддверието, реших да си легна — не бях забелязал никакви признаци на лед, пък и скоростта ни не бе висока. Пъхнах се в спалния чувал със синия си щормови костюм, понеже, както се бях навлякъл отдолу, бе много трудно да го сваля, и тутакси усетих колко са замръзнали краката ми, щом през дъното на чувала почна да прониква студен въздух. И двата чифта чорапи, които носех, бяха мокри, а ботушите вече нямаха дори и психологически ефект.

В 10:00 ч. попаднахме в безветрие, слънцето грееше и ние пълзяхме на запад. Направих наблюдение, смених халса, вдигнах още ветрила и седнах да закузвам.

21 януари 1969 г., 222-ри ден

Боли ме глава, вероятно съм махмурлия от прекалено честото надигане на бутилката уиски. Въпреки всичко пак не спах добре. Като се събудих, успях да си спомня само наполовина какво съм сънувал: най-неприятният сън, който се повтаря, е, че това плаване е само квалификационно за състезанието около света. Предполагам, че някой ден, като прочета тия редове, ще падна от смях, но точно сега, когато ме боли глава и въобще съм болен (значи, не е от уискито!) плюс факта, че ставите ми са разглобени и съм зверски уморен, тоя сън е същински кошмар.

Тази вечер се помъчих да заспя рано и взех два кодеина, първото приспивателно за плаването, но малко след като се настаних в чувала и започнах да се унасям, вятърът промени посоката. Станах да разместя шкотите, обаче тогава вятърът взе, че утихна. После заподухва сегизтогиз на леки пориви и тъй като всеки път трябва да променям положението на румпела, просто няма възможност да легна. Ако тая история продължи дълго, накрая ще се наложи да прибегнем до дрейф. Не мога вечно да я карам без прилична почивка. Само веднъж да задухат ветровете, които би трябвало да преобладават тук.

22 януари 1969 г., 223-и ден

Часът е 01:00 и кодеинът като че ли успокои главоболието ми, което е хубаво, защото не е шега работа да будуваш, когато чувствуваш главата си като кофа. Наистина не знам какво е намислил вятърът. За кратко подухна от северозапад — посоката, от която се очаква да преобладава, обаче сега е североизточен и предполагам, че

скоро пак ще стане север-североизточен. Това е малко досадно, защото вече за трети път, откак обходихме Хорн, духа североизточен вятър, а именно такъв вятър не искаме. Близо съм до отчаяние. Каквото и да предприема, не излиза сполучливо: ако намаля ветрилата, вятърът ще падне, ако ги увелича — ще се усили. Веднага щом си кажа, че съм поставил яхтата на подходящ курс, тя сменя посоката, та през цялото време снова горе-долу, горе-долу, и за какво? След заобикалянето на Хорн средно изминаваме по 75 мили на денонощие. Искях да минем край Порт Стенли, за да съобщя за себе си, но при тия североизточни ветрове е невъзможно, освен с голяма загуба на време. Старая се да компенсирам, ала не мога да се движа на десен халс, защото ще се наденем на южния бряг на Фолкландите, а плаването на ляв халс ни отвежда в областта на ледовете. Засега не смея да се приближа до суша, понеже съм абсолютно уверен, че щом направя това, вятърът ще се обърне от югоизток и тогава ще бъда изтласкан към подветрен бряг. Може би, ако не бях толкоз уморен, щях да погледна на нещата другояче.

След като сполучих да постигна някакво подобие на центровка, отидох да легна и спах шест прекрасни часа. Деня изкарах в поправки. Удължих отново деснобордовия шкот на летящия кливер; вече се е скъсил с около метър и двайсет и ако пак се протрие, ще трябва да го сменя целия, което ще ме затрудни, понеже, с изключение на перлините, които не са особено подходящи за целта, други въжета почти нямам. Освен това закърпих една дупка на „Големия“ и продължих работата върху грота.

Вятърът духа от север-североизток. Според моето скромно мнение крайно време е да се появят някакви постоянни западни ветрове. Не искам да се оплаквам, но от нос Хорн насам имаше повече източни, отколкото западни и не мисля, че това е справедливо.

На 23 януари в 04:30 ч. най-сетне вятърът рязко се обърна от запад. Към 08:30 ч. се усили и аз се принудих да се заема с рифоване, при което доста се изподрах, но не обърнах внимание, тъй като кожата на ръцете ми е вече дебела като на слон.

Стана очевидно, че отбиването към Порт Стенли е изключено. По пладне се намирахме на около стотина мили източно от него и аз заключих, че не си струва да жертвувам два дни — колкото бяха необходими, за да отида дотам и сетне да се върна на сегашното си местоположение, след като Моатесие е толкова наблизко. Наистина така нашите нямаше да знаят, че благополучно съм минал край нос Хорн, но пък щях да се прибера по-скоро у дома, и се надявах пътем да срещна някой кораб и да установя връзка.

Малко подир това открих причината за моето неразположение. Тъй като запасите ми от сладка вода възлизаха всичко на 15 литра в пластмасовите туби, аз бях решил да ги пестя и да използвам за кафе и какао дъждовната вода, която бях налял в предния резервоар след почистването му от развалената вода. Едва когато си направих чаша лимонов сок, успях наистина да усетя вкуса на тази вода — беше отвратителна. Престанах да я ползвам, посегнах отново на пластмасовите туби и скоро се възстанових. Няколко дни по-късно ни налетя първият хубав шквал с дъжд и докато беснееше, събрах към двайсет и пет литра питейна вода. Това количество щеше да задоволи нуждите ми за един месец, без да си налагам ограничение.

Като напредвахме на север, изведнъж ми направи впечатление, че хоризонтът е прав и равен, а не е непрекъснатата вълниста линия, както бях свикнал да го виждам през четирите месеца и половина в Южния океан. Трябваше ми малко време, за да осъзная причината за настъпилата промяна: Южна Америка най-сетне се бе вклинила между нас и безкрайния простор на Южния океан в западна посока.

Една вечер, малко преди залез-слънце, заплавахме сред яркосини петна. Иначе като цяло океанът си беше стоманеносив на цвят и аз отначало се уплаших да не би тия петна да бележат подводен лед, защото досега не бях виждал лед по море. Приближих се до едно от тях с намерение да го проуча и щом се изравних с него, то внезапно оживя. Стотици сребърни езичета почнаха да проблясват по повърхността. Не бях в състояние ясно да различа животинките, но във всеки случай те приличаха доста на попови лъжички с много дълги

опашки и дължина около петнайсет сантиметра. Движеха се страшно бързо и бе изключено да ги хвана с кофата. Направих справка с книгата на професор Смит „Рибите в южноафрикански води“, ала не успях да открия нищо и така и досега не знам какви бяха тия животинки.

Всекидневната поддръжка на съоръженията по палубата и над нея, доколкото имаше проблеми с по-ниските части на стъкмяването, беше се превърнала в нещо обикновено. Всеки самотен мореплавател най-много се бои да не излезе от строя някое приспособление на топа на мачтата; накрая и това ми се случи:

26 януари 1969 г., 227-и ден

Малко преди пладне вдигнах „Големия“, за да увелича скоростта, понеже вятърът затихваше. Два часа по-късно, докато седях долу и кърпех грота, нещо тихо тупна на палубата. Излязох да погледна: „Големия“ красиво се бе разперил във водата край борда. За щастие ветрилото не беше повредено, но фалът се бе скъсал, което означаваше, че ще трябва да се катеря по мачтата. Опитах още тази вечер, ала не бях в състояние да се закрепя достатъчно здраво и преди да достигна и първата краспица, почнах да се люлея и се приземих на главата си (едната ми вежда сега е набъбнала колкото яйце), след което се отказах за днес.

В действителност изобщо не успях да се добера до топа на мачтата, но моят дневник описва предприетите опити, в резултат на които за малко не се убих:

27 януари 1969 г., 228-и ден

Тъй като при курса на яхтата на североизток клатушкането намалю, аз реших да се кача на върха и да промуша фала на „Големия“. Трябваше да размисля по-добре. Тъкмо бях стигнал средата на мачтата, когато „Сухейли“ обърна срещу вятъра и добре се наредихме. Половин час висях горе с надежда яхтата сама да се върне на курса, ала никой не се отзова на молбите ми; накрая

силите ме напуснаха и трябваше да сляза. Едва пълзим и „Сухейли“ се нуждае от още ветрила, тъй че щом болките в ръцете и раменете ми преминат, ще вдигна „Големия“, като използвам за фал топовата талия на грота. Междувременно пия кафе и размишлявам върху това, че „щом човек благодари на бога, когато нещата вървят добре, несъмнено има право да го обвинява, когато не вървят“. Оттук сигурно става ясно колко потиснат се чувствавам в момента поради липсата на преобладаващите ветрове и неудачните ми опити да си помогна. Следобед времето изглеждаше потихо и аз направих нов опит да стигна върха на мачтата. Бързо преминах горните краспици, ала докато се спрях да си поема дъх, яхтата отново взе да се клатушка. Почаках десетина минути с надежда да настъпи промяна, през което време „Големия“ беше отнесен от палубата в морето и като гледах, че все по-голяма част от него отива зад борда, реших бързо да се примъкна до топа, надявайки се, че краката ми ще ме удържат за мачтата. Изминал бях около четири стъпки, когато яхтата се наклони. С две ръце се бях вкопчил в блока, който не смеех да пусна, защото ме очакваше падане от девет метра и половина. Краката ми се изплъзваха от мачтата, понеже гротът пречеше, и аз се залюлях напред. Успях да омекотя залюляването в обратна посока, отблъснах се с ходила от мачтата и полетях право към бизана. Някак си сграбчих грота от опакото, което възпря повторното ми залюляване напред, в следващия момент успях да се докопам с крака си до единия от бакщаговете, сетне прехвърлих и едната си ръка и... увиснах, гърчейки се във въздуха, докато накрая клатушкането на яхтата отслабна. В същия миг се хванах за най-близката краспица и за нула време се смъкнах на палубата. Очевидно е, че ми е необходимо наистина тихо време, за да стигна топа, а след последния опит изобщо не бързам да правя нов! Дотогава просто ще трябва да караме без топовата талия на грота в случаите, когато е потребно вдигането на „Големия“.

Кажидречи също толкова трагично посрещнах и изпушването на последната си цигара (имах още дваисет пакета, за чието съществуване се преструвах, че не знам, защото исках да ги запазя за всеки случай). Пръстите ми бяха толкова задебелили и безчувствени, че не усетих как клетата недопушена цигарка се изплъзна от тях и се търколи зад борда. Навярно това беше неповторима възможност да се откажа от пушенето и донякъде бях подготвен за този вариант. Цял ден съумях да изкарам без цигари, ала вечерта, като пиех кафето, си помислих колко хубаво би било да има сега един фас и на часа си спомних, че на тръгване от Фалмът бях скрил за черни дни известно количество цигари. Едва ли някоя къртица е разравяла пръстта така ожесточено, както аз ровех из съдържанието на големия сак за дрехи. Ръцете, главата, накрая и раменете си намуших вътре, докато си пробивах път до дъното, за да се покаже миг по-късно сграбчил скъпоценните 400 цигари. В дневника си дадох обещание: „Ще пуша по четири на ден“, но после добавих в по-реалистичен дух: „... или горе-долу толкова“.

След като оставих Фолкландските острови зад себе си — или по-скоро встрани от себе си — и „Сухейли“ бе навлязла доста в зоната на ледовете, основното ми желание беше да се кача колкото е възможно по на север. Тактиката ми да форсирам „Сухейли“ до степен, която да е поносима и за двама ни, досега се оказа добра. Продължавахме плаването, като най-трудната част бе зад гърба ни. Аз обаче исках да стигна в Англия преди Бернар Моатесие и неговия „Джошуа“ и чувствавах, че оттук нататък бих могъл да си позволя малко по-усилен ход:

28 януари 1989 г., 229-и ден

Събудих се и открих, че небето е плътно покрито със сиви облаци, а вятърът затихва, та вдигнах още ветрила и по пладне вече бях опънал и спинакера, и „Големия“. После небосводът се проясни, но скоро на северозапад взеха да се трупат черни облаци и реших да намаля ветрилата. Именно тогава започна забавата. Наполовина бях свалил спинакера, когато вятърът пристигна. „Сухейли“ моментално направи поворот и се накрени. Пуснах спинакера и се втурнах да освободя браса на

бизангика, както и да завъртя руля. След цяла вечност яхтата се върна в старото си положение и аз успях да прибера спинакера. После вдигнах щормовия кливер. Беше наполовина готов, когато „Сухейли“ отново се завъртя и отново без предупреждение, което тя обикновено дава, като зашумолява с ветрилата си. Вдигнах кливера, спуснах се към кърмата и върнах яхтата на курса. Вятърът бързо се усилваше и вече духаше със сила 6–7 бала. За разлика отпреди успях да прибера „Големия“ без произшествия. Сетне взех един риф на грота, но тъй като яхтата все още носеше прекалено много ветрила, по-късно рифовах с нови два реда и накрая почнах да овладявам положението. Бях вир-вода. Когато се заех да обирам ветрилата, бях само по риза и джинси, защото грееше слънце и ми беше много топло; при обръщанията на „Сухейли“ срещу вятъра на палубата се изля маса вода, която не пощади и мен. Все пак не се оплаквам, понеже този вятър е от югозапад, хубав е и силен, та бързо бягаме на север, което е идеално за нас. Барометърът се вдига и времето е много по-топло — въобще всичко е наред, само дано тоя вятър продължи да духа поне седмица. Небето е абсолютно чисто; чудно защо, нали когато е ветровито, обикновено има облаци.

На 3 февруари официално напуснахме пределите на Южния океан, като пресякохме 40-ия паралел на 41° западна дължина, и няколко часа по-късно група игриви делфини заподскачаха около яхтата, за да ни поздравят с добре дошли, а пилотът на стадото се задържаше с изпъната опашка върху вълната пред вълнореза на „Сухейли“ и гъвкавото му сиво тяло леко се полюляваше, докато ни водеше през зелените води. Рязка промяна във времето не настъпи, но температурата на въздуха с всеки ден се повишаваше и можех да излизам на палубата без избелелия и одърпан щормови костюм, а по-късно се затопли дотолкова, че изкарвах деня без риза на гърба си. Водата беше все още малко студена за плуване, понеже неотдавна бяхме излезли от ледената зона, та затуй продължавах да пера в каютата с кофа стоплена морска вода. Това бе доста неприятно

занимание, защото буквално цялата задна част на каютата се заливаше в пяна от разтворимия в солена вода прах за пране. Но затова пък гарантираше едно хубаво почистване на каютата.

Няколко дни по-късно вятърът почна да става капризен: ту идваше на силни пориви, ту затихваше, като ни оставяше да се клатушкаме полека, ала без никакъв ход. Добрата възможност не биваше да се пропуска и щом насочих „Сухейли“ в правилната посока, тутакси измъкнах комплекта с инструменти и се залових да разглобявам двигателя. Постепенно свалих стартера, динамото, горивната помпа, впръсквателите и тръбопровода за изгорелите газове и сетне се заех да развинтя главата на цилиндъра. За тая цел обикновено се използва специален ключ; аз не разполагах с такъв и от сечивата в ръцете ми, гол секач и чук, косите на всеки монтьор биха настръхнали. Какво да се прави, главата на цилиндъра трябваше да излезе и аз използвах каквото имах подръка. Когато най-сетне я свалих, буталата отдолу не можеха да се видят от спеклото се масло и насъбралите се сажди, но с помощта на телена вата и тъпата страна на ножа това скоро бе почиствено, Тогава се помъчих да раздвижа буталата, ала те бяха здраво блокирали. Почуках с дървената дръжка на чука около ръба на всяко бутало, сетне опитах отново — нищо не се получи. Изпилих един нож, тъй че да влезе между буталото и стената на цилиндъра и се помъчих да я остържа, но макар че в два от цилиндрите успях да вкарам острието до буталните пръстени, при другите два не стигнах доникъде. Изглежда, това беше причината двигателят да не работи и в продължение на два дни, когато имах възможност, търпеливо стържех шлаката. Работата беше скучна и не особено благодарна — до момента бях свалил едва три милиметра. Понататъшният напредък бе възпрепятствуван от счупването на ножа, който същевременно не пропуска да разреже и пръста ми.

И без друго вече ми бе дошло до гуша от двигателя, поради което върнах главата на цилиндъра на мястото ѝ, та да не позволява на влажния въздух да прониква навътре, и оставих машинарията да почива. Няколко дни по-късно ентузиазмът ми се възвърна, или по-скоро в мен се разгоря решителност да не допусна да ме победи една безжизнена и упорита купчина метал, и отново се хвърлих в нападение. Този път изрязвах няколко оловни диска от противотежестите във флюгерите на авторулевия; наредих по няколко

от тях в цилиндрите, тъй че да излизат на около два сантиметра отгоре, и поставих главата. Бавно затегнах болтовете ѝ, надявайки се, че натискът ще раздвижи буталата, но успях само да заклещя оловните дискове в цилиндрите.

Изтръгнах оловото, като малко по малко го надупчих със свредлото, налях нафта във всички цилиндри и ги зарязах. При следващия си опит да оправя двигателя се захванах с една гайка и болт, заклещили се между перките на маховика и рамката му, и лека-полека успях да ги развия. Резбата се разби и видях голям зор, додето извадя заклещилата се част. После затворих главата на цилиндъра, намазах цялата машина с грес и я оставих. Положението ми не беше по-лошо от това на старите клипери, тъй че трябваше да се оправя и без двигател. След като се прибрах, прегледаха двигателя и установиха, че два цилиндъра са спукани — несъмнено поради невежите ми напъни да ги раздвижа. От моя опит може да се извлече поука за ветроходците, които взимат на борда си двигател: не забравяйте да го пускате често. Непрестанната влага по дрехите ми и вечното заяждане на вратичките на шкафчетата — неща, които вече бяха станали почти част от съществуването ми — изчезнаха, щом навлязохме в по-топли ширини. Радвах се на новия си разкош. Всичко изнесох на палубата да се проветрява и съхне. Тапицерията на койките беше почистена и оставена да се суши на слънце, опрах и всичко, каквото можеше да се опере от вътрешността на каютата. Ни една пералня не би могла да се похвали с простор като моя, чиято допълнителна ветрилна площ, мисля, увеличи скоростта на „Сухейли“ с един възел. Като чистех каютата, прегледах всички шкафчета и проверих състоянието на консервите, при което се наложи да изхвърля близо сто от тях. Вонята им трябва да е била солидна, защото малко по-късно почувствувах слаб удар в корпуса и като се качих на палубата, видях как една двуметрова акула полага максимални старания да остърже защитната боя на „Сухейли“. Втурнах се долу, грабнах пушката и щом хищникът се доближи до повърхността, пратих един куршум в мозъка му. Изглежда, го убих на място, защото дори не трепна, просто се обърна и бавно потъна. Ясно видях дупката от куршума в челото и тъмнокафявия облак, който се разстилаше около нея. Половин час по-късно се яви нова акула, с която постъпих по същия начин. Бих могъл

да ги обстрелвам с харпун, не с пушка, но палубата беше задръстена и щеше да е много сложно.

На другия ден, за пръв път, откакто отново влязохме в Атлантика, скочих (малко нерешително) зад борда да поплувам. Водата все още бе хладна, но много освежаваща и аз заплувах с все сили, та да поддържам еднаква скорост със „Сухейли“. Когато се качвах обратно на яхтата, край руля забелязах да се стрелкат три малки риби-пилоти, бързо грабнах подводния фотоапарат от каютата и се върнах да ги снимам. Тия риби са извънредно любопитни: ако обикновено човек среща трудности при задържането на обекта във визьора, то сега аз не можех да се отдалеча достатъчно от тях, за да наглася фокуса. Така се случи, че с крак се мъчех да изритам рибите по-надалеч, с едната ръка държах апарата, а с другата се крепях за яхтата. Нищо чудно, че повечето от тези снимки представляват подробни изображения на човешки крак.

Близо седмица рибите-пилоти останаха с нас, като на няколко пъти животът им висеше на косъм, защото ме нападаха изкушения да ги уловя и изпържа. Спаси ги само това, че се сетих каква е обичайната им храна: акулови екскременти. Често ги виждах като плуват наоколо и макар че първоначалното им любопитство се замени от тревога, те постепенно свикнаха с факта, че техният голям червен опекун е населяван от някакъв странен бял паразит, комуто е необходимо всеки ден да се цопва във водата. При тия случаи аз не само плувах, а също правех подводни снимки, проверявах състоянието на корпуса и най-вече на рулевите щифтове. Предостави ми се добра възможност да почистя корпуса.

15 февруари 1969 г., 247-и ден

Скочих да поплувам с апарата и снимах моите ракушки, преди да им дам независимост! Много от тях бяха добре охранени, с дължина до 15 сантиметра. Главните гнезда бяха по кърмата и зад ахтерщевена, както и в по-малка степен по кила. Противобрастващата боя очевидно бе загубила своите качества, тъй като по корпуса растеше и многобройно подрастващо поколение. С едно-две изключения те се откъртваха много лесно.

На 9 февруари минахме на около 1800 мили западно от Буенос Айрес и в продължение на седмица плавахме доста бавно на север: средната ни скорост беше около 70 мили на денонощие поради слабите променливи ветрове, разнообразявани само от ожесточени шквалове, чието приближаване за щастие бе известявано от придружаващите ги ниски кълбести облаци. При пристигането на тия шквалове бе нужна незабавна реакция и аз обикновено свалях грота веднага щом ни връхлетят и оставах с кливер, стаксел и бизан, като бързо гледах да вържа кофата под патентрифа на бизана, за да събирам вода. В интервалите между шквалите слънцето бе горещо, всъщност погорещо, отколкото си мислех, и каютата се нажежаваше като пещ. Преди всеки шквал влажността на въздуха се увеличаваше, принуждавайки ме да напускам каютата и да търся сянка под ветрилата на палубата, докато облаците не ми осигурят по-сносна закрила. Четириседмичният преход от студовите около нос Хорн до почти тропическата жега за мен се оказа твърде бърз. Тялото ми се бе аклиматизирало към условията на Южния океан и сега се нуждаех от по-дълъг период за привикване към новата обстановка.

И все пак текущата работа на борда трябваше да се върши, а на този етап аз все още се мъчех да оправя двигателя:

19 февруари 1989 г., 251-ви ден

Събудих се в 07:20 ч. след сън на пресекулки; виновно бе слънцето, което предишните дни обгори лицето ми, като лежах на палубата. Истински вятър нямаше, но сегиз-тогиз подухваха пориви, от север-северозапад до север-североизток. Известно време лавирах в стремежа си да продължа колкото е възможно по-на север, ала скоро трябваше да се откажа, понеже се задъхах и плувах в пот дори и в този ранен час.

Сутринта се занимавах с подмяна на съединения и смазване на металните въжета. Искаше ми се да се кача на мачтата, но ако бях прибрал „Големия“, движението ни щеше да спре, а и без това се съмнявах дали ще успея да стигна топа в тая жега.

В 12:10 се появи акула, по-малка от предишните две. Реших да я оставя на мира, в случай че убийството на онези две е засегнало чувствата на някого. За компенсация пуснах въдицата...

Предполагам, че някой умен всезнайко ще прочете настоящото писание и ще каже, че съм направил всичко, но не и очевидното, за да накарам двигателя да проработи. И така отново се опитах, обаче за петнайсет минути температурата в машинното се покачи до 38 градуса по Целзий и се отказах. Помъчих се да запаля агрегата, но без успех.

В края на краищата седнах да обядвам, след което реших да си почина, понеже съм капнал. Подир десет минути вятърът смени посоката си от североизток, та се наложи да ставам и сменям халса. Три минути по-късно задуха от северозапад. Отново смених халса и го зарязах. Не съм свръхчовек, нито безсмъртен: аз съм обикновено човешко същество, което знае колко може да издържи. От работата на слънце сутринта ме заболя глава. Не че съжалявам, дето се захванах с цялата тая история, просто ми се ще да имам нещо, чрез което да уталожа напрежението (а не като писателствувам тук!). Ще спечеля, ако ми стигне водата. Имам още трийсетина литра.

По-късно: Определено съм получил лек слънчев удар. Чувствувам се ужасно уморен, главата ме цепи и умирам от жегата — по дяволите! Утре няма да мърдам от каютата, защото изляза ли на палубата уж да свърша някоя дребна работа, се въодушевявам и сетне продължавам с друго. Ще трябва да си направя шапка.

Единственият лек срещу слънчевия удар бе да стоя в каютата, като от време на време скачам за кратко в морето да се разхладя. Обаче почивката, от която навярно се нуждаех, не ми бе отпусната.

20 февруари 1969 г., 252-ри ден

Събудих се в 03:10 ч., тъй като се изтърколих от койката. Залитайки, се изкачих на палубата, за да разбера, че сме застигнати от шквал. Смених халса с мисълта, че може би на десен ще се справим по-добре, но в края на краищата реших да опитам на ляв халс; после хвърлих поглед към звездите и установих, че се движим на югоизток, поради което отново смених халса. Нощем не мога да се допитвам до компаса, защото неотдавна вътрешната му светлина угасна, а последното ми фенерче се изтощи преди три седмици, тъй че се налага да гледам звездите, за да определям курса. След това налетя шквал, та прибрах „Големия“ и вдигнах щормовия кливер. За да се справя с тая задача, без да скъсам ветрилото, първо смених халса и оставих „Големия“ да се обезветри, преди да го сваля. Всичко мина чудесно.

Бях спал два часа, когато нов шквал ме пробуди от блажения ми сън, засягащ една позната дама. Малко се подразних, че бях събуден тъкмо сега! Поваля за кратко, колкото да събереш половин чаша вода, после премина и аз се върнах в леглото, ала не успях да продължа стария си сън.

Тази сутрин се чувствувах малко по-добре, но все още имам леко главоболие, което на слънце се усилва. Усещам тялото си вдървено, непохватно и крайно изтощено.

Деня прекарах в майсторене на шапка. Полученото произведение ще ми свърши работа, ала едва ли ще може да конкурира продукцията на „Дън“. Ще я накисна през нощта, а утре ще я втвърдя с боя.

До пладне почти не напреднахме, въпреки цялото ми лавиране от вчера. Днес бе доста топло, но не чак толкова като последните четири дни. Гледах да съм скрит от слънцето, доколкото е възможно. Ходът ни пак не е нищо особено, а курсът е малко на север от изток или запад, в зависимост от халса; през целия ден духа слаб вятър от север.

Тази вечер е абсолютно тихо; морето прилича на стъкло, върху което небесната сфера се отразява само леко деформирана. Лежах на палубата с надежда да се разхладя и единственият звук, който долавях на половинминутни интервали, беше едно слабо бучене в ушите. После кой знае защо невидима ръка побутваше нежно яхтата и тишината се нарушаваше от изплющяването на грота и от клокоченето на водата около корпуса. Приятно наистина, но аз бих го заменил за един южен щорм. Може би този път вятърът ще смени посоката си.

В крайна сметка шапката стана. Направена от парче стар брезент, тя не приличаше на никоя друга от шапките, които бях виждал през живота си; обаче след като намазах с боя широката ѝ периферия, та да се повтвърди и да не ми пада на очите, почнах да я слагам при всяко излизане на палубата.

При преобладаващите слаби, накъсани ветрове, нарушавани от кратки, взривни шквалове, бедната „Сухейли“ не плаваше добре. Тя е твърде тежка, за да се носи като балерина в щил, дори и да е накичена с всички ветрила, които можех да ѝ сложа.

21 февруари 1969 г., 253-и ден

Намираме се в безветрие и денонощният ни преход възлиза на 18 мили. Вчера постигнахме 36, а онзи ден — 40. Пробегът за седмицата от 14 до 21 февруари е 345 мили. Има ли нещо чудно тогава, че съм отчаян! Все пак тази сутрин събрах четири литра вода. Можеше и много повече, но съдовете ми са пълни. При първия шквал дъждът ручеше от гиковете като водопад.

След като обходи компаса, вятърът се задържа от изток-североизток през по-голямата част от следобеда. Слаб беше, но нали се движехме.

Току-що слушах по радиото новини, хванах за десетина минути и Лоренсо Маркеш. Чуваше се доста ясно, ала смущенията бяха големи.

22 февруари 1969 г., 254-и ден

Снощи не успях да спя и в 03:30 ч. станах да се разхладя на палубата. И добре направих, защото забелязах, че приближава шквал, и имах време да се приготвя. Вятърът пристигна в 03:50 ч. и духа истински 45 минути. Не знаех накъде вървим, понеже звездите не се виждаха, но мисля, че беше приблизително на запад. Успях да събера двайсет литра вода от бизана; течеше като из ведро, та изобщо не си правих труд да се разправам с кофата, ами направо подложих тубата под патентрифа. След като шквалът отмина, за около десет минути настана пълно затишие, после вятърът задуха от изток. Към 06:30 видях, че приближава друг шквал и взех един риф на грота, за да успокоя топката. От този шквал получих девет литра вода. В 08:25 ни връхлетя нов, „дванайсетлитров“ шквал, но събрах само пет литра, понеже се мъчех да заснема как водата се излива от ветрилата. Главната трудност бе предпазването на оптиката от намокряне. В 10:05 дойде един „деветлитров“ шквал, който беше последният. Сега разполагам със 75 литра сладка вода, които ще ми стигнат за два месеца, ако си налагам ограничения. По това време вече взе много да ми се доспива. Обаче исках да разбера какво разстояние сме изминали, а следобед реших да намажа с малко светлоотражателна оранжева боя покрива на каютата, защото в момента беше добре измит. Не изглежда красиво наистина, но тъй като не съм в състояние да стоя на вахта двайсет и четири часа на ден, поне бих могъл да облекча задачата на другите. Остана ми боя, колкото да ударя още една ръка, като приближа Англия.

В 16:20 ч. реших да поспя. На хоризонта не се забелязваха никакви следи от шквалове и ние плавахме доста добре на север. До пладне бяхме изминали 87 мили, което е значително подобрение. Събудих се в 22:10, изпих кутия грейпфрут и легнах отново. Приятно и прохладно.

Накрая ветровете започнаха да духат от изток. Югоизточните пасати свиват леко на запад в Южния Атлантик и аз се надявах, че най-сетне сме ги достигнали. Искахме да се движим на север, тъй че можехме да стигнем екватора на бакцаг — най-добрият курс на „Сухейли“, както и на всеки кеч. Облекчението, което изпитах и във физическо, и в психическо отношение, беше огромно. Преди просто тъпчехме на едно място и обзелата ме след преминаването край Хорн възбуда, че се прибирам у дома, скоро бе заменена от обичайното ми настроение:

Спомените за дома сега изглеждат като сън, единствената реалност е моята малка каюта и безбрежното пусто море около нея. Вече не се вълнувам, като мисля за къщи; аз просто пренебрегвам мисълта за всичко това, също както отстранявам спомена за сюжета на дадена книга. Приятно е да размишляваш върху него, но в действителност той не съществува.

След като отново добихме ход, духът ми тутакси се повдигна. Подобно на повечето моряци аз веднага седнах да изчислявам кога ще пристигна на местоназначението си съобразно най-добрия денонощен пробег, постигнат досега — напълно нереалистични изчисления, разбира се, ала страшно вълнуващи.

Пак започнах да мисля за прибирането у дома и реших, че е време екипажът да си „даде малко зор“, за да поускори развитието на нещата.

22 февруари 1969 г., 255-и ден

Залових се да правя някаква мрежа под бушприта, ала успех само да поставя няколко подготвителни връзки на щаговете, когато вятърът и морето се надигнаха и взеха да мокрят всичко. Работата в никакъв случай не е неотложна, но искам да я свърша и затова се захванах с нея.

Приятно беше на бушприта. Освен шапката за предпазване от слънцето носех и шорти (обикновено карам чисто гол, когато е топло), защото иначе е неудобно да се седи по стоманените въжета! Вълните ме заливаха, което в това време беше истинско удоволствие.

Като че ли пак почнахме да поемаме доста вода. Мога да си мисля само, че причината е в прогнозирането на ракушките, понеже напоследък морето не е било особено бурно и от известно време друго по корпуса не съм правил. Неприятно е, но тъй като се оправям само с едно изпомпване на ден, не е тревожно, просто неприятно.

Вече почнах да обръщам все повече внимание на външния свят. Всяка вечер стриктно слушам осведомителните бюлетини на Би Би Си и новината за възникналите разногласия между британския посланик в Париж мистър Кристофър Сомс и генерал Дьо Гол в дискусиата относно статута на Великобритания в Общия пазар ме накара да положа нови усилия за увеличаване на скоростта:

23 февруари 1969 г., 256-и ден

Нанесената обида на нашия посланик от генерал Дьо Гол днес костваше на моя френски съперник загуба от около пет мили. Събудих се изпълнен с негодувание и щом видях, че приближава шквал, реших да не заменяя „Големия“ с щормовия кливер, ами да карам така, както и направих, и въпреки слабите ветрове през нощта, успяхме да изминем общо 111 мили.

Естествено, не мисля, че тия пет мили ще решат изхода от надпреварата и не виждам как Дьо Гол може да падне от власт по този начин, но някак си се почувствувах по-добре...

Сега (часът е 17:00) вятърът взе да се усилва и скоро навярно ще трябва да прибера „Големия“, все пак ще почакам още малко. Ще го науча аз този дъртак, да обижда нашия посланик!!

На 24 февруари подминахме остров Тринидад — остана на 140 мили западно от нас. Тия островчета сега принадлежат на Бразилия, но някога са били британско владение. Не смятам, че раците и птиците, които преди са били единствените им обитатели, са се трогнали особено от смяната на своята националност. Разправя се, че капитан Кид бил скрил съкровището си там и преди шейсетина години някакъв уелски миньор пристигнал на острова да го търси; дори и да е там, той не успял да го намери.

Голямо удоволствие е да се плава в пасатните зони. Вятърът рядко, даже никога не достига щормова сила, а същевременно и почти никога не изчезва напълно и посоката му е постоянна. Средната му сила от около 4 бала е идеална за ветроходство. Като се добави фактът, че североизточните и югоизточните пасати обхващат тропиците, картината, струва ми се, е пълна. Слънцето грее ярко, ала вятърът намалява топлината до приятна и поносима температура. Вече бях почернял и обикновено се размотавах из яхтата без никакви дрехи, просто заради волното чувство, което ми даваше голотата. През последните седмици морето беше гладко и блестящо, сега почна да блещука, тъй като вълните улавяха слънцето, и аз прекарвах с часове загледан в него, наслаждавайки се на скоростта, която развивахме.

Не мога да разбера хората, които казват, че им е скучно да плават с ветроход. При механично движения съд, независимо дали е голям лайнер или малка моторна яхта, употребата на двигателя вместо на природните сили някак си отнема поезията на движението. Достатъчно ми е само да гледам вечно променящите се вълни, за да се чувствавам съвършено щастлив часове наред: толкова разнообразие има в тях. А когато морето стане гладко като огледало, то изведнъж се изпълва с морски обитатели, които иначе не забелязвате. Докато чистех веднъж корпуса от водорасли в зоната на променливи ветрове, ненадейно съзрях две миниатюрни бръмбароподобни насекоми, подскачащи по повърхността на водата. Като омагьосан ги наблюдавах как дебнат плячката си — дребен планктон, и я поглъщат. Не знам обаче как тия крехки създания успяват да оцелеят, когато се разпени морската повърхност. Може би се потапят и търсят спасение в дълбините, но в такъв случай би трябвало да са способни да живеят, без да дишат, да имат хриле и много голям въздушен мехур.

Даже насред океаните, където водата е толкова бистра, че ако пуснеш нещо блестящо, можеш да го наблюдаваш в продължение на трийсетина метра как потъва в синевата, понякога излизаше риба, обикновено на ята от четири до десет парчета. Най-често спадаха към пелагичните видове — добри плувци като бонито, дорадо и тъй нататък, и неизменно оставаха смаяни от „Сухейли“ и нейния белокож паразит. Нерядко имах повод да се ругая, загдето забравих помпата за харпунната пушка. Всички тези риби са добри за ядене и малко прясно месо никак не би ми навредило — щеше да бъде приятно разнообразяване на менюто. Опитах се да ударя нещо с харпуна, вързан на въже, ала макар че успях да уцеля едно парче и да изплаша много други, никога не сполучих да извадя нещо. Въдицата рядко дава добри резултати в дълбоки води; идеалните условия са, когато яхтата плава с около пет възела и повърхността на морето е леко набраздена. Ако искате да хапнете риба при дълги плавания, трябва да притежавате мощна харпунна пушка. При плаването от Кейптаун до Лондон с въдица хванахме две риби, а с харпунна пушка — поне дузина повече. Сега успях да улова само едно бонито. В близост до суша, край хубав бряг, човек, разбира се, може да живее само от улова на риба, в случай че има изобилни запаси питейна вода. Рибата е богата на протеин и е необходимо най-малко литър сладка вода на ден, за да се прочисти организъмът. Но дори и тогава рибната диета в крайна сметка ще доведе до загуба на тегло и настъпване на анемия.

ОТ ЕКВАТОРА ДО ФАЛМЪТ

7 МАРТ 1969 Г. (267-И ДЕН)

22 АПРИЛ 1969 Г. (313-И ДЕН)

Навлязохме в зоната на югоизточните пасати при 24° южна ширина и дванайсет дни по-късно пресякохме екватора, като средната ни скорост бе близо 130 мили на денонощие. Напоследък почна да ми се удава бързо да центровам „Сухейли“, та ми оставаше доста свободно време, през което реших да подготвя яхтата и себе си за срещата ни с цивилизацията. Първо се подстригах и подрязах брадата си, а после окастрих водораслите от корпуса на „Сухейли“. Почистих и надводните части. Проверих цялата въжария и където бе необходимо, наклетневих снадените места с нови парчета марлин и отгоре добре ги намазах със стокхолмска смола. Още имах време да прегледам ветрилата и да докърпя скъсания грот, като обикновено работех в каютата, ала понякога извличах платното в кокпита и кърпех там въпреки пръските, които често прехвърляха борда.

Отново се доближавахме до морските пътища и аз почнах да се оглеждам за някой кораб, който да съобщи за нас. От Нова Зеландия до тук бях видял само един японски товарен съд. Движеше се по посока от нос Добра надежда към Рио де Жанейро, но мина твърде далеч, за да мога да привлека вниманието му. Денем, когато бях буден, да се гледа за кораби беше проста работа, ала щом легнех, трябваше да разчитам на мижавата светлина на петролния фенер да ни пази от сблъскване.

Една нощ тоя фенер изчезна от обичайното си място на кърмовия релинг и аз бях изправен пред алтернативата или да изведа някаква електрическа светлина на палубата, или да оставям парафиновата лампа да гори цяла нощ. Нямах достатъчно бензин за зареждане на акумулаторите, тъй че да осигуряват необходимото количество енергия за една електрическа крушка, обаче разполагах с още 65 литра

парафин: парафиновата лампа гореше по половин литър на нощ и спокойно бих могъл да я ползвам, без да изпадна в затруднение за гориво. Отначало я закрепвах до спасителния кръг върху покрива на каютата, като я насочвах да осветява грота, който смятах, че така се вижда добре. Но само една нощ беше достатъчна, за да се уверя, че ако исках да имам светлина, ще трябва да я сложа на по-закътано място. В кокпита нямаше да стане, защото там непрекъснато прехвърляха пръски, и в крайна сметка стегнах лампата с менгемето, поставих я на масата в каютата и я обърнах да свети през светлинния люк. Наистина така действителната светлина, която излизаше от яхтата, се намали с три четвърти, но по-добро решение не можах да измисля. От лампата каютата взе да се затопля много, което пък затрудняваше заспиването ми, ала ако не исках да ни блъснат, трябваше да държа запалена някаква светлина.

Като наближихме екватора, постоянните пасати почнаха да се губят.

5 март 1969 г., 265-и ден

Вятърът взе да се колебае и ни връхлетяха няколко доста свирепи шквала. По едно време следобед обстановката изглеждаше толкова заплашителна, че свалих грота. Не сбърках, защото щом шквалът ни удари, тутакси легнахме на борд и се понесохме с около пет възела само с другите три ветрила. Вечерта навлязохме в разбъркано ветрово вълнение от север, значи сигурно сме пред прага на щиловата област, макар че за това време на годината средната граница на североизточните пасати минава по екватора, който при добър късмет ще пресечем утре.

Денем се пържа на палубата, а през първата половина на нощта умирам от задух в каютата, но щом се движим — кой ти гледа?

През деня чета, освен ако не управлявам или не се мъча да надплувам яхтата. Никога не се изтощавам напълно, преди кърмата да се е изравнила с мене, но не защото съм във форма — малко издръжливост имам вече,

— а защото плаваме добре. Денонощният ни преход по пладне бе 118 мили...

На следващия ден пресякохме екватора и стомашните болки, от които се боях най-много през цялото плаване, започнаха:

6 март 1969 г., 266-и ден

Днес трябва да се справям с вятър от юг и малко от изток. Принуден съм да управлявам, тъй като „Сухейли“ няма да може да се центрова, за да плава сама на север. Времето не е лошо, но е прекалено горещо, за да му се наслаждаваш. Не знам дали от слънцето или от необичайната работа, но тази вечер не се чувствавам никак добре. Уморен съм, малко ми се повръща и ме боли глава. А имам и страхотно разстройство.

Опитах да потърся радиовръзка, но като че ли никой не слушаше.

Не мога да заспя.

Днес по обед свърших окончателно цигарите — така или иначе това е отвратителен навик!

Свършването на цигарите ми донесе повече облекчение, отколкото нещо друго. От известно време бях убеден, че пушенето не ми носи нищо добро, но докато имах цигари на борда, все не намирах воля да ги откажа. Вече нямах избор и колкото и да е учудващо, изобщо не усещах липсата им. Но щом се прибрах къщи и имах възможност да си набавя тютюн, отново пропуших.

Но и без това трябваше да престана от здравословни съображения. Стомашното разстройство стана източник на постоянна болка в центъра на стомаха ми. Извадих „Медицинския наръчник на корабния капитан“ и като прочетох какво пише за моите симптоми и евентуалните причини за тях, косите ми настръхнаха. Оказа се, че би могло да имам нещо от апандисит до язва. Наложих си диета от спагети, сирене и ориз, която бе крайно неприятна, но малко ме облекчи. Почнах да гълтам и хапчета против разстройство, ала въпреки

това болките останаха. Сетне огнището като че ли се премести и аз наистина се уплаших. Грабнах картите и проверих разстоянието до най-близкото сносно пристанище — Белем, в устието на Амазонка. Дотам имаше около хиляда мили, което означаваше поне десет дни плаване, а ако ме беше свил апандисита, както нямах антибиотици на борда да спра процеса, за това време щях да бъда мъртъв. Взех да се ругая, загдето не включих антибиотици в аптеката си и не оперирах апандисита си, преди да отплавам, но вече бе твърде късно за разкаяния. Реших да продължа курса към къщи и просто да се осланям на щастливата си звезда. При добър късмет можех да срещна някой кораб и да помоля да уговорим ежедневни радиосеанси, за да поискам помощ, ако положението ми се влоши.

И днес още се чувствавам гузен заради тая идея. Ако наистина апандиситът ми не беше в ред и бях се свързал с кораб, за него би било страшно главоболие да се отклони от пътя си и да ме прибере. Още по-лошо би станало, ако успеех да се свържа с брегова радиостанция: тогава щеше да започне търсене, додето ме открият. Властите не жалят сили, когато става въпрос за изпаднали в беда кораби и яhti. Освен големите разходи по спасителната акция, което впрочем не е чак толкова важно, екипажите на изпратените самолети и съдове рискуват живота си при издирването на сполетения от нещастие мореплавател. Всеки, който се отправя в морето с малка яхта, носи отговорност за това пред спасителните организации: той трябва да бъде готов сам да се справи с аварийната ситуация и изобщо не би трябвало да тръгва, ако той или неговият съд не са подготвени за плаването, защото лекомислието може да бъде заплатено с живота на други хора. Винаги съм поддържал този възглед и все пак ето на, като че ли бях изпаднал в беда, с която бих могъл да се справя сам, ако бях премислил по-добре какви лекарства да взема на борда. Не се почувствувах особено горд със себе си.

След два-три дни с лек бриз, на 9 март вятърът ненадейно задуха с пълна сила от север. За втори път със „Сухейли“ бяхме пресекли екватора от юг на север, като и в двата случая щилевата област не ни създаде проблеми, главно защото — поне така мисля — се изтегляхме колкото е възможно по на запад. На следващата вечер от юг видях да идва кораб. Изчаках светлините му да приближат и почнах да го викам със сигналната лампа „алдис“. След като в течение на пет минути не

получих отговор, запалих ръчна ракета и продължих да го викам. Пак никакъв отговор. Взех да се питам дали не съм попаднал на „Летящия холандец“ и тъкмо се канех да се откажа, когато си дадох сметка, че ако действително имах апандиситна криза, това може би е последната възможност за спасение, затуй извадих една ракета за бедствие и я изстрелях.

Ефектът беше внушителен: цялото небе се освети от синята ракета, която горя ярко близо три минути, плавно спускайки се, задържана от парашута си. Почаках трийсет секунди и отново повиках кораба с „алдиса“. Този път след около минута получих утвърдителен сигнал и надеждите ми се възвърнаха. Всичко беше наред: можех да съобщя на близките си, че все още съм жив. Но по-важното в случая бе, че имах възможност да поискам от кораба да поддържа връзка с мен. Заех се да сигнализирам по обичайния начин, възприет от търговските съдове в целия свят, ала още не бях започнал да предавам името на „Сухейли“ и корабът загуби интерес. Запалих нова ракета, но не получих отговор, въпреки че продължих да зова, додето кърмовата светлина не изчезна зад хоризонта. „Мръсник!“ — записах в дневника си.

Това наистина беше непростимо. Относно бедствията на море съществува свещена традиция, подкрепена от закона, според която всеки кораб е длъжен да окаже помощ на плавателен съд в бедствие, освен ако не е застрашена собствената му безопасност. В момента нямаше почти никакво вълнение, силата на вятъра беше между 2 и 3 бала, но отминалият кораб напълно пренебрегна подадените сигнали и ракети, като дори не си направи труд да разбере каква е тая във всеки случай необичайна работа. Надявам се, че ако този кораб някога изпадне в беда, към сигналите му няма да се отнесат така, както към моите — макар че тогава в морето не бях чак толкова великодушен.

През следващите дни видях още няколко кораба, два от които минаха доста близо, на не повече от половин миля, а единият даже отговори на сигналите ми. Бях потресен. Като моряк от търговския флот аз бях научен, че непрестанната бдителност е основното задължение на вахтения, когато е по море, и че ако капитанът се качи на мостика и види кораб, който ти случайно не си забелязал, не те чака нищо добро. Спомням си, веднъж в Арабско море се занимавах с обработката на данните от едно наблюдение и през това време гледах

само пред носа на кораба, но не и встрани. Капитанът се появи на мостика точно когато някакъв пакистански разрушител, незабелязан от мен, забоботи откъм кърмата. Изпатих си, и справедливо. Няма значение, че при съществуващите обстоятелства разрушителят трябваше да ни даде път, нещо можеше да се обърка и аз бях на мостика именно за това: да си отворям очите на четири. Никога не забравих получения урок и няколко години по-късно, когато бях шкипер на един каботажен съд в Южна Африка, вдигнах голям скандал на втория си помощник, загдето по време на вахта си бе седнал в рулевата рубка, тъй като оттам имаше ограничена видимост. Сега видях обратната страна на медала и узнах какво значи да се осланяш на корабните вахти. Стигнах до извода, че изобщо не би могло да се разчита на тях, а това не е никак успокояващо за самотния мореплавател.

След няколко дни силните болки в стомаха почнаха да отслабват. Още известно време се придържах към диетата си и после предпазливо се върнах към обичайната си храна.

13 март 1969 г., 273-и ден

От ден-два стомахът не се обажда и вече ми се струва, че мога да определя причината за болестта като съчетание от хронично стомашно разстройство и живо въображение, а това от своя страна показва колко е опасно да се дава медицинска книга в ръцете на лаик! Разстройството ми продължава и много ще се радвам да мина отново на прясна храна, въпреки че май нищо друго ми няма. До края ми остават още пет-шест седмици, независимо от късмета.

Сега съм на мнение, че истинският причинител на неприятностите ми беше консервираното говеждо месо, което беше почнало да се разваля. Консервите бяха запазени, но значителните промени в температурата, през които бяха преминали, сигурно бяха оказали въздействие върху съдържанието им. Така или иначе в продължение на три седмици аз не включвах говеждо месо в менюто си и по-нататък имах малко тревоги със стомаха си.

Преминаването през зоната на североизточните пасати ни отне тринайсет дни. Отново рядко се налагаше да хващам руля, защото „Сухейли“ се центроваше добре. Когато се връщахме миналия път от Кейптаун, бяхме в състояние да оставим румпела вързан и без надзор цели шестнайсет дни, като само хвърляхме по едно око от преддверието на каютата и по-голямата част от времето прекарвахме в игра на канаста. Този път беше по-трудно, понеже сам трябваше да се грижа за всички размествания по ветрилата, но предишният опит ми помогна и въпреки че бяхме изтласкани по на запад, отколкото исках, осъществихме по-бърз преход, тъй като оставях шкотите малко потпуснати. Самото море наистина поставяше по-сериозни проблеми, защото имаше предел за количеството ветрила, които можех да оставя без риск „Сухейли“ да бъде блъскана прекалено тежко от вълните.

11 март 1969 г., 271-ви ден

След отличен сън се събудих изпълнен с добри намерения. Последните се отнасяха главно до агрегата. Обаче вятърът се усили, вълнението стана неприятно и трябваше да се откажа от идеята си. Всъщност днес не свърших особено много работа. Въпреки лудото люшкане на яхтата успях да приготвя едно според мен чудесно рибено пюре — от летящата рибка, която намерих сутринта на палубата — и също пописах малко, ала горе-долу това е цялата ми дейност за деня.

Все пак поради обърканото вълнение, развихрило се върху тежка мъртва вълна от североизток, денят не беше от леките. Като гледах морето, ми се завиваше свят, което е крайно необичайно. Доста често заравяхме нос и долната част на кливера е постоянно мокра. Въпреки това оставих много ветрила с изключение на два рифа от бизана, които бях взел за кратко, и в отплата по пладне се получи денонощен пробег от 125 мили — ликувам. При това на остър бейдевинд и в отвратително вълнение. Преминахме градус и половина ширина — ето как изчислявам понастоящем напредването, т.е. с половин градус повече от очакваното. Смених картите и най-сетне на тях се показва

Великобритания. „Сухейли“ поема малко вода, но другояче не може и да бъде, след като я форсирам така. Няма страшно, стига да не я пресилвам. Най-лоши сблъсъци се получават, когато вълните идват отстрани и се разбиват върху бордовете, макар че един-два пъти движението ни наподобяваше падането на асансьор в шахта, при което няма какво да възпре удара му о дъното ѝ.

Липсата на цигари не ме измъчва. През деня често си казвам, че би било хубаво сега да изпуша една цигара, но без това да се превръща в натрапчива мисъл. Стана също като с пържолите: в момента няма, и толкоз.

На 17 март отпразнувах трийсетия си рожден ден: Изкушението да пофилософствувам в дневника на тази възлова дата беше неудържимо:

17 март 1969 г., 277-и ден

Наистина всички тия седмици са щастлив знак, но все пак се съмнявам дали ще успея да се прибера около 17 април, както се надявах. Чувствувам се много отпуснат. Честно казано, смятам, че изкарах достатъчно дълго сам и почвам да се вкисвам. Нуждая се от прекъсване на тая монотонност, а по-добър лек от прибирането вкъщи не мога да измисля. След обедното определяне на местоположението ни гвоздеят на деня е 21:00 ч., когато слушам новините по Би Би Си. Пописвам по малко, като имам предвид книгата, която ще трябва да скалъпя, щом се върна у дома, и последните няколко дни описвах случилото се в протока Фово и край Отаго. В този вид, както е сега, няма да стане за книгата, но поне си припомних събитията.

Не съм потиснат от мисълта, че още едно десетилетие от живота ми отмина. Имах много радости и успех да направя повече от болшинството хора. Безспорно не съжалявам за нито един ден, макар че на този етап навярно бих искал да намаля темпото за няколко години. Но толкова много неща има да се извършат за един

човешки живот и аз вечно горя от желание да се захвана с нещо ново. За мен това плаване кажи-речи приключи. Ако не се случи непоправима злополука, след около месец ще бъдем вкъщи и тогава въодушевляването ми ще се смени с неудовлетворение, независимо от изхода на състезанието.

Доста е потискащо, като си помисля, че след още десет години ще бъда на четирийсет, което вече е средна възраст от сегашната ми гледна точка; ала помня, че преди десет години същото смятах за трийсетгодишната граница. В действителност мисля, че това е идеалната възраст: достатъчно млад и здрав си, за да спортуваш, и все пак имаш зад гърба си десетгодишен житейски опит. (Надявам се, че след едно десетилетие ще бъда пак така удовлетворен.) Може би най-интересното нещо, случило се през изминалите десет години, е промяната в отношението ми към хората. Когато бях на дваайсет, ми беше трудно да се отъждествя с трийсетгодишните, а преди да отплавам, установих, че ми е по-лесно да се отъждествя с хора на дваайсет години, отколкото с хора на четирийсет. Това, разбира се, са обобщения, но се питам защо е така. Предполагам, че отговорът е в по-големия опит.

След като надмогнах стомашното разстройство, с изключение на днес, когато отново ме хвана в резултат на мешаната скара, която изядох на празничния обяд, здравословното ми състояние е добро, но забелязах, че пръстите ми губят чувствителността си. Онзи ден се счупи римболтът на деснобордовия плъзгач и трябваше да оборудвам последния с талия. Прехвърлих щира на шегела от лявата в дясната си ръка и въпреки че здраво го държах, той се изплъзна от пръстите ми и падна зад борда. Ядосах се много, понеже шегелите вече ми се свършват и не мога да си позволя да ги пиляя.

Повиках по радиото Дик (брат ми, който е в състава на кралските свързочници в Западна Германия) — бяхме уговорили този сеанс, преди да отплавам — на 16 мегагерца в 13:00 и 14:00 ч. по Гринуич, според

уговорката, но в отговор не чух нищо друго, освен латиноамерикански станции.

Днес се опитах да вдигна „Големия“. Всеки път обаче се сгърчваше на топка, а накрая дори се омота около форщага, та трябваше да го оправям. Както можеше да се предполага, беше скъсан, тъй че — без него, докато го закърпя.

Обикновено при прехода на север от североизточните пасати ветровете постепенно се завъртат в посока от изток. По една или друга причина ветровете решиха да не ми съдействуват, или поне така изглеждаше в момента, и продължиха да духат северно от североизток. После, когато най-сетне почнаха да се обръщат, силата им спадна: бяхме достигнали Конските ширини. Меко казано, това бе неприятно. Конските ширини обикновено започват някъде от два̀сет до два̀сет и три градуса северно от еkvатора; ние навлязохме в тях на 18° северна ширина, горе-долу на нивото на островите Зелени нос. Вече бях почнал да считам всеки слаб вятър от неизгодна посока за лична обида, за преднамерен ход, предназначен да възпре устрема ми, и успях да успокоя гнева си единствено като се хвърля да плувам до пълна изнемога и сетне се захвана с някоя поглъщаща вниманието работа. Може да ви се стори невероятно, че извадих боя и грес и се заех да потегна всички такелажни болтове, ала нямах друг избор, ако исках да потисна зараждащото се чувство на безпомощност.

23 март 1969 г., 283-и ден

Господи, това е безнадеждна работа. Пробег от 67 мили и продължаваме да вървим на северозапад — най-добрия курс, който съм в състояние да постигна при север-североизточен вятър, тежка мъртва вълна от север и ветрово вълнение от север, североизток и изток. Чувствувам се адски обезсърчен. Повече от това не мога да направя при тия условия. Въпреки благоприятното време вчера на практика се подвижихме по-малко на север, отколкото когато бяхме в безветрие. Какво да правя, дявол да го вземе? Тоя въпрос ме тормози, защото отговорът е:

абсолютно нищо, просто стой и се моли за по-сносни условия.

И все пак, както обикновено се случва в областите на непостоянни ветрове, времето може да се промени внезапно:

25 март 1969 г., 285-и ден

Днешният ден бие всички останали. По обед силата на вятъра достигна истински щорм и аз се убих да намалявам ветрила. Отпуснах юздите на яхтата доколкото ми стигаше смелостта, като смятах, че щом е решило да духа от юг-югоизток, нищо не ми пречи да се възползвам напълно, но вълнението беше объркано и трябваше да облекча хода, за да престане блъскането. Към 20:00 силата на вятъра беше 9 бала.

Нямам нищо против щормовете при този климат; нали е топло.

Местоположението ни в момента беше приблизително 24° северна ширина и 41° западна дължина и вече почнахме да срещаме малки петна саргасово водорасло, носени по повърхността. Като ученик събирах цигарени кутии и помня, че на една от тях имаше картинка, изобразяваща испански галеон, покрит с дълги провиснали водорасли в Саргасово море. Колумб е първият мореплавател, достигнал това море, и неговите моряци били убедени, че се намират на границата на грамаден океан от водорасли, които ще пленят корабите им и ще ги задържат, додето екипажите измрат от глад или станат плячка на допотопните морски чудовища, бродещи из тия води. Споменът за тази картинка беше разпалвал въображението ми с години и аз си представях, че там се крият огромен брой морски старини, които само чакат да бъдат прибрани от някой предприемчив авантюрист.

Действителността обаче е разочароваща. Ако вземете един поднос за чай и поставите на него пет зърна ориз, ще получите представа за пропорцията между водата и водораслите в Саргасово

море. Всъщност бурите изтръгват водорасли от крайбрежието на Карибските острови, а Гълфстриймът ги отнася в Саргасово море. Там те се размножават чрез деление. Растат по повърхността и само понякога заплетени валма потъват по-дълбоко от двайсет сантиметра. Най-любопитното нещо при саргасовото водорасло е изхранваната от него фауна, по-голяма част от чиито представители нормално обитават само крайбрежни води. Често извличах купчини от водораслото на борда и ги отръсквах, при което от тях изпадаха малки жълти рачета и скариди; правех това винаги с надеждата, че ще сполуча да намеря някоя саргасова рибка — малка, находчиво маскирана риба, която живее единствено сред тия водорасли. Не попаднах на такава риба, но веднъж като вдигах топка водорасли, измежду тях изскочи една змиорка или змия, дълга около десетина сантиметра, и изчезна светкавично с резки гърчения на тялото. Имаше същия мътен жълт цвят като водораслите, но се движеше твърде бързо, за да мога да я огледам по-добре. Всички морски змии са отровни и след този случай аз бях вече доста внимателен, като измъквах водорасли; не исках да поемам никакви излишни рискове. Все пак събрах шестнайсет рачета и още повече скариди и морски охлювчета, които заедно с малко водорасли сложих в аквариума, който направих в една плексигласова кутия. Любимата храна на раците бяха консервираните сардини, тъй че отсега нататък те присъствуваха задължително в менюто им. Също опитах да им давам говеждо месо, ала тяхното мнение за него, изглежда, съвпаднаше с моето. Смъртността сред моите питомци беше твърде висока и всеки ден трябваше да погребвам по няколко трупа. Най-якият рак издържа почти до Фалмът (умря четири дни преди да влезем в пристанището), но по това време водата, струва ми се, бе станала вече прекалено студена за него — или пък беше получил алергия към сардините.

Променливите ветрове в Конските ширини кажи-речи ме докараха до умопомрачение. Безнадеждно бе да се правят опити за оставяне на румпела без надзор, понеже „Сухейли“ все бягаше от курса и се обръщаше, та бях принуден да управлявам непрекъснато, гледайки неутешимо как водораслите едва-едва се влачат край борда. Вечер се уморявах и връзвах руля, но през нощта обикновено се налагаше да ставам три-четири пъти, за да връщам яхтата на курса, както в този случай:

29 март 1969 г., 289-и ден

Събудих се тъкмо за новините в 02:00 ч. по Гринуич. Починал е Айзенхауер. От дълго време беше болен и напоследък хич го нямаше, но все пак малко съм натъжен. Помня какво вълнение беше, когато съюзниците влязоха във Франция през 1944 г. и макар че Монтгомъри, разбира се, беше „нашият човек“, той трябваше да раздели почестите с Айзенхауер. Никак не е приятно за една горда нация да признае, че вече не е най-голямата сила, и да предостави войските си под ръководството на чуждестранен пълководец; малцина са хората, които биха могли да се справят с положението с такъв такт и разбиране.

Монотонното ежедневие се нарушаваше единствено когато прекосяхме корабния трафик; с увеличаващата се надежда да видя кораб и да съобщя за себе си нарастваше и замърсяването на морето, защото морският път обикновено беше добре означен с такива боклуци като бутилки, хранителни отпадъци и дори капорти^[1]. Някои от тия неща представляват истинска опасност за малкия плавателен съд. Една капорта може да тежи колкото човек, а е обкована от двете страни с масивни метални куки. Ако някоя лодка се надене на нея със скорост, корпусът неминуемо ще се пробие. А дори още по-заплашителни са минните подпори, с които са осеяни морските пътища на север. „Сухейли“ навярно би издържала сблъскването с подобен предмет, ала тя е далеч по-здрава от обикновена лодка. Корпус от фибростъкло или шперплат няма никакви шансове за спасение.

На 2 април в 2 часа следобед, когато се намирахме на около шестстотин мили югозападно от Азорските острови, забелязах норвежки товарен съд и незабавно издигнах сигналните знаци на „Сухейли“ и МІК — по международната кодова сигнализация: „Моля съобщете за мен с радиograma в «Лойд», Лондон“. Щом корабът се приближи, хванах пушката и дадох три изстрела във въздуха. Беше на около миля от нас и с бинокъла успях да видя, че няма никой на мостика, затуй гръмнах още два пъти. Разминахме се на 150 метра

един от друг, достатъчно близко, за да прочета името и родното пристанище на кораба, Тонсберг, ала едва след като се изравнихме с мостика, вахтеният, изглежда, се зае със задълженията си. Додето намери бинокъла си, корабът отмина и сетне не си направи труд да обърне и да отговори на сигналите ми. Можеш да вземеш каквито си искаш предохранителни мерки, можеш да притежаваш най-ярките светлини и най-мощния радарен отражател, но щом вахтеният не си гледа работата, ще загазиш.

Четири дни по-късно, след като продължихме да се влачим, застигани само от откъслечни пориви на вятъра от югозапад, пресякохме друг морски път — доста оживен, защото кораби се виждаха целия следобед. Непрекъснато се мъчех да им сигнализирам, но всички ме пренебрегваха, докато накрая се появи британският танкер „Мобил Акми“. Цитирам разговора направо от бордовия дневник:

Подадено: Британска яхта „Сухейли“. Нонстоп около света.

Получено: Моля, повторете името.

Подадено: „Сухейли“. Моля, съобщете за мен в „Лойд“.

Получено: Ще съобщим. Желая ви успех.

Подадено: Приблизителна дата на пристигане във Фалмът след две седмици.

Получено: Прието.

Ликувах. Подир четиримесечна пауза най-сетне успях да вляза във връзка със света. Почнах да си мисля каква радост ще настъпи вкъщи и в щаба на „Сънди Мирър“, когато вестите стигнат до тях. Знаех, че близките ми не са ме отписали; представях си как баща ми премества флагче по картата в хола у дома и категорично посочва на всеки къде се намирам в момента с грешка плюс-минус няколко дни. Тогава нямах представа, че Брюс вече е на Азорите, съдействайки да се организира зорко наблюдение за мен, което да се води от части на американските, канадските и португалските военновъздушни сили,

както и от местните рибарски флотилии; въпреки че веднъж чух бръмчене на самолет, такъв видях чак в близост до британски води.

По-късно същата вечер пуснах радиото за новините по Би Би Си, като се надявах, че може би ще споменат нещо за нас, което да потвърди получаването на радиograma в „Лойд“, но уви, нямаше нищо. Взех да се опасявам, че в края на краищата „Мобил Акми“ сигурно не е съобщил за срещата ни, въпреки че беше напълно възможно, разбира се, Моатесие вече да е пристигнал и никой да не се интересува особено от тези, които идват след него.

В действителност „Мобил Акми“ бе подал радиograma до Лондон незабавно, защото само два часа и половина след нашия разговор „Лойд“ телефонираше на родителите ми и известил, че съм бил видян край Азорските острови. Изключително експедитивните действия от страна на всички най-сетне сложиха край на тревожното очакване у дома. Особено удоволствие ми достави един факт, който узнах по-късно — „Мобил Акми“ направил следната добавка към радиограмата до „Лойд“: „Качество на сигнализацията отлично.“ Това дало основание на хората да се уверят, че не съм загубил разсъдъка си, а също — от професионална гледна точка — представляваше мил комплимент. Аз бих могъл да кажа същото и за офицера на „Мобил Акми“, който тогава стоеше на мостика, но, разбира се, е напълно възможно двамата да сме изкарвали една и съща школа за сигнализация в Лондон.

При срещата с „Мобил Акми“ се намирахме западно от Азорите, като до Фалмът ни оставаха още 1200 мили. Ако преобладаващите западни ветрове се задържаха, спокойно щяхме да стигнем Фалмът за две седмици. Обаче още същата нощ вятърът се обърна от север и продължи да духа от тази посока в следващите четирийсет и осем часа, през което време денонощните ни преходи паднаха съответно на 89 и 79 мили. Възбудата от срещата с „Мобил Акми“ и мисълта, че съм толкова близо до вкъщи, ме бяха подтикнали да се поддам на изкушението да пресмятам приблизителната дата на пристигане въз основа на последния добър денонощен пробег. Ала сега неблагоприятните ветрове и мълчанието на Би Би Си по наш адрес стопиха еуфорията и настроението ми се понижи.

7 април 1969 г., 298-и ден

Станах в 04:00, когато вятърът задуха от югозапад. Взех един риф, за да облекча хода на яхтата и да ѝ помогна да плава по-добре на бакцаг, а после се върнах в леглото за още няколко часа. Цял ден прекарах на руля.

Рано сутринта забелязах суша на югоизток. Щом слънцето се издигна, очертанията ѝ избледняха. Това трябва да са островите Корво и Флорес — „където сър Ричард Гренвил^[2] е погребан!“ Наблюденията ми показаха, че по пладне се намирахме на трийсетина мили от тях и аз държах курс за обхождане от север. Някой друг път ще посетя мястото на тази битка.

Барометърът пада и тъй като вятърът сега духа от югозапад, скоро можем да очакваме студен фронт и северни ветрове. Сега вода „Сухейли“ изключително на север с цел да си осигуря простор, защото при лошо стечение на обстоятелствата ще се наложи да плавам като последния път, когато минахме оттук, и поради това искам да има колкото е възможно по-голямо разстояние между нас и островите. В момента ветрилата са рифовани изцяло и се движим полегнали на левия борд. Правим добра скорост от около 4 възела. Бих седнал на руля, но не мога да видя никакви звезди, а отгоре на всичко страшно ме боли глава; във всеки случай яхтата засега се справя отлично и сама.

Главоболието ми продължи и на другия ден се чувствувах болен, вероятно поради отравяне с храна; цял ден не ядох нищо и от гладуването състоянието ми се подобри.

Надигналите се югозападни ветрове ни тласнаха осезаемо към къщи, но на 11 април, след хубаво тридневно плаване и 359 изминати мили, ненадейно изчезнаха.

Страшна работа: часът е 22:00, попаднали сме в пълно безветрие и навред около нас се виждат кораби, та не смея да легна, пък и без друго не бих могъл да заспя при

това блъскане на гиковете. Унижението е абсолютно. Струва ми се, че през цялото плаване досега, даже и в зоните на променливи ветрове, не съм падал толкова ниско. Просто стоя със скръстени ръце, неспособен да предприема нищо. Има някакъв зъл дух, който ме дебне и се наслаждава, като си играе с моите надежди и осуetyава желанията ми.

Положението беше нетърпимо: намирах се толкова близо до финала, за външния свят, доколкото знаех, продължавах да съм в неизвестност и нямах възможност да съобщя за себе си по радиото, а сега и вятърът ми изневери. На другия ден обаче, събота, 12 април, нова среща с кораб най-сетне прекъсна самотата ми. От този момент нататък открих, че вече гледам на себе си като на моряк, а не като на морско същество. Магията, която след заобикалянето на нос Хорн беше наложила в мен желанието да продължа да плавам, окончателно беше разрушена. Морето не беше повече моя жизнена среда, а препятствие, което ме отделяше от дома. Изведнъж ме обхвана копнеж да видя близките си, родината си — и колкото по-скоро, толкова по-добре.

Седях си кротко в кокпита и поправях някакви флагчета, когато на хоризонта откъм кърмата се показа кораб. Втурнах се да вдигна моите сигнални знаци и извадих „алдиса“, ала въпреки че корабът мина достатъчно близо край нас, за да прочета името му, „Мунго“ от Хавър, той избоботи нататък, преди да смогна да довърша предаването на послание.

12 април 1969 г., 303-и ден

Смъкнах флагчетата и поднових работата си. Пет минути по-късно вдигнах поглед и забелязах, че корабът се връща. Гледката беше крайно необичайна и доста насърчителна и с удвоени надежди се заех да сигнализирам. Получих: „Какво искате?“, отговорих: „Плавам нонстоп около света и съм смятан за безследно изчезнал.“ Попитаха ме за името и когато им го казах, те почнаха да махат с ръце, от което разбрах, че са ме

познали. Дотогава сигнализирах със сирената и подадох: „Радиотелефон, 2182“. Получих потвърждение и включих радиото. В продължение на цяла минута предавателят отказваше да проработи, но после се свързахме.

Първо новините. Моатесие очевидно е започнал втора обиколка на света. И мен ме смятат за „Le Premier“, а допреди известно време са ме водили за безследно изчезнал. Помолих радиста да подаде от мое име радиограма до Клиф Пиърсън (от „Сънди Мирър“) и той се съгласи, а като му казах да изпрати сметката на „Маркони“, французинът се засмя и каза, че съобщение от такъв род не се таксува. Струва ми се, че до едно време се съмняваше да не съм някой мошеник и поиска да повтори името и като му отговорих, го чух да казва: „Да, така е.“ Разговаряхме на смесица от английски и френски. Бях страшно развълнуван от мисълта, че най-сетне ще пратя известие вкъщи, и едва смогвах да се изразявам понятно на английски, та не знам френският ми колко се е разбирал.

Радистът ме попита дали искам местоположение и аз му отговорих, че се намирам приблизително на 44°30' северна ширина и 22°00' западна дължина. Той ми отвърна, че се намирам точно на 44°25'N и 21°58'W. Всеки моряк ще се съгласи, че изчисленията ми бяха доста верни, хем още не бях взел меридианната височина. Това беше обнадеждащо.

После побъбрихме малко. Казах, че много искам да се прибера вкъщи, и французинът отговори, че ме разбира!

В 16:30 ч. се появи друг френски кораб, танкерът „Мариот“. Приблужи и наду три пъти сирената, а аз отговорих — изглежда, новината се е разпространила. В момента чакам осведомителния бюлетин на Би Би Си.

Захапал вече здраво кокала, тази нощ оставих „Големия“ вдигнат и макар че вятърът замря, не пожелах да легна, продължих да управлявам и до следващия ден по пладне, събота, 13 април, изминахме 98 мили.

Същата вечер пунах радиото за новините по Би Би Си в шест часа и щом свършиха, както обикновено, завъртях по скалата на честотите. Хванах високочестотния предавател на главната пощенска станция в Балдок и реших да ги повикам. Тримесечните ми усилия в тази насока бяха абсолютно безплодни, но накрая явно ми провървя и за моя радост позивът ми беше незабавно потвърден. Това беше чудесно и след като поприказвахме малко, операторът попита дали искам да ме свърже с някого по телефона. Помолих да набере номера къщи. Обади се Майк и както сетне се разбра, за малко не припаднал от изненада. Татко го нямаше, затова после говорих с мама и Диана. Впоследствие мистър Джонсън, главният инженер, дежурен по онова време в Балдок, беше така любезен да ми подари запис от разговора. Звучи много вълнуващо, както си и беше, ала най-хубавата новина бе, че всичките ми близки са здрави. Често се забравя, че безпокойството не е привилегия само на хората, останали у дома. Пет месеца не бях получавал никакви вести от семейството си и какви ли не мисли минаха през главата ми за това време.

Майк потвърди, че Моатесие е заобиколил с „Джошуа“ нос Добра надежда и е продължил в Индийския океан. Сега вече можех да изоставя глупавото подозрение, че екипажът на „Мунго“ ме е подвел и Моатесие ме гони по петите. В действителност очаквах да е някъде наблизо и Индийският океан беше последното място, където допусках да се намира. Вече е известно, че Моатесие навлезе в Пасифика и след 307 дни по море в крайна сметка хвърли котва в Таити. Тъй че от деветимата ветроходци, които потеглиха, останаха само трима, всичките англичани, което, смятам, бе добре.

Найджъл Тетли и неговият тримаран „Виктрес“ бяха край бреговете на Бразилия, а Доналд Краухърст с „Тайнмът Електрон“ вероятно наскоро бе заобиколил нос Хорн. Майк също ми каза, че мама, татко и Диана ще излязат да ме посрещнат от островите Сили с яхтата „Куин ъф ди айлс“ и че Кең, Брюс и Бил ще дойдат от Фалмът, където вече се бяха настанили в Морския хотел, с бившия спасителен хидроплан „Фатъмър“. Надявах се, че Боб и Дай са запомнили подробностите от пощенската картичка, която им пратих от Австралия, и са ми запазили най-хубавата стая! Останалите членове от семейството бяха на път за Фалмът, та изглеждаше, че посрещането ще бъде знаменито.

Но все още бях на борда и след като приключих с дневника си, извадих шишето с уиски. Само ако не се случеше нещо непредвидено в последния момент, можеше да се смята, че „Сухейли“ е първата яхта, обиколила света без спиране, и аз се качих на палубата да излея няколко грама алкохол зад кърмата ѝ. И преди сам да надигна бутилката, реших, че ще е добре да пожертвувам още някой грам в чест на Шони, един от древните британски богове на морето. Смятах, че това ще го предразположи към мен, ала дневникът ми за следващите два дни съдържа само фрази от рода на: „Управлявах цял ден“ и „Управлявах цял ден, но вятърът все поутихва“.

На другия ден, сряда, 16 април, влязох във връзка с Клиф Пиърсън от редакцията на „Сънди Мирър“ и му казах, че мога да пристигна във Фалмът в неделя, 20 април, но тъй като бяхме в почти пълно безветрие дори в момента на разговора, трудно бе да определя с положителност. Клиф съобщи, че намиращите се на „Фатъмър“ членове на клуба „Приятелите на «Сухейли»“ възнамеряват да установят радиовръзка с мен в петък или в събота призори. Помоли ме да му разкрия някои допълнителни положения от шифъра, който бяхме разработили с Брюс, преди да отплавам, и който беше одобрен от Главното пощенско управление в Балдок. Като един от попечителите на моето плаване „Сънди Мирър“ естествено искаше да разполага с колкото се може по-пълна информация по завръщането ми и несъмнено я заслужаваше. Но както ме осведоми Клиф, около островите Сили вече се бяха появили яхти с пратеници на други вестници, които зорко следяха всеки ход на „Фатъмър“. От моя гледна точка всичко това звучеше много забавно и аз бих предпочел да съм от преследвачите вместо от преследваните. С Клиф се уговорихме да се свържа с Брюс в събота сутринта и преустановихме разговора.

Напук на всичките ни грижливо обмислени планове вятърът изчезна съвсем, а същевременно моят многоизстрадал агрегат предаде богу дух, което ме постави в шах, понеже акумулаторите вече не се зареждаха до пълния си капацитет и нямаше да изтраят дълго. За пореден път се залових да разглобявам агрегата, но при нищожния ветреца плавахме с вдигнат летящ кливер, стаксел, грот и бизан и „Сухейли“ се нуждаеше от постоянно внимание, тъй че на практика изобщо не успях да го оправя. В петък акумулаторите се изтощиха допълнително, когато получих радиограма от „Бритиш Индия“ чрез

Лендс Енд радио и разговарях с Джордж Мартин от щаба на „Сънди Мирър“.

18 април 1969 г., 309-и ден

Джордж ми каза да се оглеждам за някакъв каботажен съд, който може би ще излезе да ме търси. Също съобща, че „Фатъмър“ бил „следен“ — истинска криминална драма, страшно забавно!

Малко се безпокоя за действителното си местоположение, защото днес не ми се удаде да направя хубави наблюдения и точно преди обяд срещнах цяла тълпа от траулери. Струва ми се, че се намираха на 100-фадъмното стъпало към плитчината Грейт Сол, от което според моите изчисления по пладне отстояхме на 30 мили. Линията, маркираща дълбочината, прави няколко извивки, та сигурно траулерите са именно там, но ако довечера е ясно, ще гледам да сваля някоя и друга звезда. По пладне до Фалмът ни оставаха 280 мили.

Часът е 18:30 и току-що се случи нещо забележително. Седях на бидоните, зачетен в „Тимон Атински“, когато изведнъж долових шумолене откъм деснобордовата койка, станах и в кутията за лекарства открих малка сива птичка с леко извита човка. Голяма беше колкото орехче. Пуснах я да отлети.

Тази вечер навлязохме в зона на оживено корабоплаване и отвред се виждаха навигационни светлини, поради което нямах желание за сън — водех наблюдение от кокпита, като се подкрепях с кафе и уиски. Малко след полунощ ни застигна добре осветен кораб, намали ход и даде вид, че заема позиция на около половин миля от нас. Същевременно забелязах да приближава на скорост някакъв по-малък съд, който предположих, че е рибарски, и също да заема позиция. След като ги погледах недоумяващо известно време, реших да предизвикам по-големия съд с „алдиса“ и попитах за името му. Отговорът бе: „Куин ъф ди айлс“. Яхтата приближи, мигайки със сигналните си светлини, и за пръв път от 309 дни имах възможност да разговарям пряко с

родителите си. Беше чудесно, но при надигация се вятър и вълнение се разбирахме трудно, та твърде скоро трябваше да се откажа от опитите си да бъда чути и се залових да намалявам ветрилата. Не след дълго приближи и по-малката лодка: „Фатъмър“. После „Фатъмър“ и „Куин ъф ди айлс“ останаха да прекарат нощта в близост до „Сухейли“ и при наличието на двама вахтени на пост сметнах, че ще бъде безопасно, ако легна да поспя.

Когато на другата сутрин се събудих, наоколо нямаше никой. Пазачите ми бяха ме изгубили. Видимостта бе ограничена до две мили, а силата на вятъра се покачи на 7 бала. В 08:15 ч. включих радиото и незабавно се свързах с Брюс; попита ме „къде по дяволите“ се намирам и аз бях принуден да му призная, че не знам. Почти успях да чуя как изпъшка при този отговор, но нищо не можех да направя. Слънцето беше скрито от облаците и не бях в състояние да направя наблюдение. Към 10:00 вятърът се усили до 8 бала от югоизток и вместо да насилвам „Сухейли“ вече тъй близо до края, прибрах всички ветрила, хвърлих перлина и легнах на дрейф. Следващите два часа прекарах изправен в преддверието на каютата, оглеждайки се за кораби, а също и с надежда да видя слънцето, което точно преди пладне най-сетне ме възнагради. Направих наблюдение, изчислих ширината и я съобщих на Брюс. По това време всички вестници бяха обединили усилията си в издирването, тъй че беше все едно, ако някой друг узнаеше местоположението ми.

Бях уморен и отегчен. Нямаше какво да правя, преди вятърът да обърне или да отслабне, и легнах отново. Това вече бе пределът; да биеш толкова път и накрая да те връхлетят насрещни ветрове, когато почти надушваш миризмата на родния бряг, наистина е прекалено. Не спях дълго. В 14:30 ч. ме събуди вой на сирена. Скочих от койката, представяйки си как ей сега някой кораб ще връхлети върху нас, но сигналът идваше от „Куин ъф ди айлс“. Дали защото бях отпочинал, или защото имаше кораб наблизо — не знам, но вятърът и вълнението като че ли бяха спаднали и аз доста засрамено се залових да вдигна някое ветрило и да прибера перлина. „Фатъмър“ се появи тъкмо когато отново набрахме ход, преодолявайки стръмните вълни невероятно леко за такъв малък съд. Като приближих, успях да различа Кен, Брюс и Бил, които махаха неистово от бака; Бил, както обикновено, окичен с фотоапарати.

Тримата явно бяха обсъждали как е най-подходящо да се държат при тази първа среща. От радиосеансите бяха заключили, че след всичките тия месеци, прекарани в самота, може би ще бъда малко смутен от перспективата да попадна отново сред хора, а те знаеха по-добре от мен как е планирано да протече посрещането ми във Фалмът. Тримата се бяха разбрали да ме оставят аз да заговоря пръв, та да имат възможност да преценят реакциите ми. Аз пък от своя страна ги чаках те да започнат разговора. Лодките ни се доближиха на петнайсетина метра една от друга, докато ние продължавахме да мълчим и да се хилим глуповато насреща си и Кен по-късно заяви, че съм бил провалил историческия момент, когато накрая му викнах: „Ти още ли носиш тая смотана шапка!“, при което той тутакси я свали от главата си и я хвърли в Атлантика.

„Фатъмър“ и „Куин ъф ди айлс“ останаха с мен през цялата съботна нощ. След щорма вятърът упорито се задържа от югоизток и тъй като, ако останехме на десен халс, щяхме да бъдем изтласкани на север към Бристолския канал, аз обърнах, за да удържа яхтата на юг. Изглежда, времето беше решило да се подиграе с всяка една от датите на приблизително пристигане във Фалмът, които бях дал на Клиф Пиърсън, но понеже при отплаването си бях посочил 14 април за последен ден от околосветската обиколка, т.е. засега бях сгрешил само с шест дни в изчисленията си, смятах, че Клиф няма да се разсърди, ако се забавя с още един-два.

Към 07:15 ч. сутринта в неделя смених халса и се отправих на североизток, към нос Лендс Енд, отдалечен на 150 мили. След като излапах огромна чиния с овесена каша, направих наблюдение и извиках координатите си на капитан Евънс, командувашщ „Куин ъф ди айлс“, който ми отговори със същото; макар и на разстояние достатъчно, за да се чуваме, ние бяхме единомисленици, че в действителност ни разделят две мили. Следобед „Фатъмър“ потегли за островите Сили, та да зареди с гориво и донесе пресен хляб, вестници и цигари за „Куин ъф ди айлс“. Не бях пушил от шест седмици и въпреки че така се чувствах по-добре и тютюнът изобщо не ми липсваше, като гледах как другите спокойно посягат към цигарите, се усетих далеч по-смутен, отколкото очаквах. А при обедното кафе вече ми се пушеше неудържимо.

Редом с „Куин ъф ди айлс“ в ролята на моя бавачка аз исках добре да се наспя тази последна нощ, преди да подходя към сушата. С рифовани грот и бизан, та да се намали блъскането във вълните, „Сухейли“ плаваше с лекота под напора на югоизточния вятър със сила 5 бала и при очертаващото се незначително преваляване през нощта аз се приготвих за лягане. Бях прекалено възбуден, за да заспя и добре че беше така, защото, като излязох на палубата в 22:30 ч. с чаша горещо какао в ръка, хоризонтът пред нас беше осеян със светлините на някаква френска рибарска флотилия. Ако преди виждах прекалено малко кораби, сега бяха твърде много. Да се маневрира сред рибарска флотилия винаги е сложна работа, но нощем е направо мъчително, особено за малък съд под ветрила. Поради естеството на своята дейност рибарските кораби непрекъснато сменят курса си и едва си успял да очертаеш пътя си, по който да избегнеш сблъскването с даден съд, и току забележиш, че той си е наумил нещо съвсем друго и връхлита върху теб с откритото намерение да се възползва от законното си право на предимство. И като се има предвид, че корабите обикновено са трийсет-четирийсет на брой, морето изведнъж става твърде тясно и опасно място.

Смених халса и се отправих на юг в опит да заобиколя флотилията, ала когато два часа по-късно отново се насочих към нос Лендс Енд, светлините ѝ продължаваха да танцуват на пътя ми. При тази скорост бихме могли цяла нощ да си играем на криеница и да не напреднем изобщо, затуй си рекох: „Да става каквото ще“, върнах се на курса и след четири тягостни часа най-сетне излязохме в чисти води. При всичките тия маневри „Куин ъф ди айлс“ безропотно ме следваше по петите и макар че рибарите се отнасяха с по-голямо уважение към нея поради размерите ѝ, облекчението на нейната палуба не бе по-малко от моето, щом се измъкнахме от този лабиринт.

Към пет часа сутринта в понеделник, 21 април, вятърът задуха от югозапад и след като оставих „Сухейли“ да плава с рифован грот най-сетне по посока на нос Лизард, аз отидох да си легна.

Подир три часа станах наново. „Сухейли“ следваше вятъра, който бе почнал леко да обръща, та се наложи пак да сменя халса, за да съм сигурен, че ще заобиколим скалата Бишоп край Сили и Лендс Енд. А и исках да се отдалеча от силното приливно-отливно течение между тях. В 11:35 ч. по пеленг 100° забелязах фара на скалата Бишоп,

първата ми среща с родината след 312 дни. Предполагам, че съзирането на крехкия силует на скалата, щръкнала на хоризонта, би трябвало да предизвика емоционален изблик. В продължение на векове за поколения моряци това е последният и първият къс суша, който са виждали от Британия, но доколкото си спомням, аз отбелязах събитието в бордовия дневник просто като регистрация на навигационен знак. Вълнуваха ме по-прозаични неща: халба бира, стек, гореща баня, легло с чисти бели чаршафи.

„Фатъмър“ се присъедини към нас в два часа следобед и отмени „Куин ъф ди айлс“. Сякаш това беше сигнал увеселението да започне. Над главата ми запърпориха няколко хеликоптера, от чиито отворени врати налудничаво висяха фоторепортери, а около нас изникнаха плавателни съдове с всевъзможни форми и размери, включително една миниатюрна спортна лодчица от Сейнт Мери. На нейния водач сигурно беше по-лесно да ме намери къде съм, отколкото на мен, понеже за дълги периоди лодката му изчезваше от погледа ми, скрита между вълните. На сцената се появи и един самолет от бреговата охрана, който неколккратно прелетя ниско над малкия конвой, разгонвайки хеликоптерите от пътя си като подплашени пилци.

Пред нас на хоризонта можех да различа сивия силует на един бързо приближаващ се миночистач. Ето нещо, което очаквах. Корабът на нейно величество „Уорсаш“ от състава на военноморския запас, плаващ под командата на капитан трети ранг Т. А. Бел, беше упълномощен от контраадмирал Б. С. Дж. Плейс, командувач запаса, да ме ескортира. Изборът на този кораб беше удивително сполучлив предвид моите връзки с Кралските военноморски резерви и аз не бих го заменил и за десет самолетносача. Миночистачът се обърна откъм кърмата ми, като остана на благоразумно разстояние откъм подветрената страна и развя QKF, според международната кодова сигнализация: „Добре дошли“.

После Том Бел приближи, водейки умело кораба си. От палубата се разнесоха възгласи и докато отговарях, сред екипажа съзрях тримата си братя. Разменихме си обичайните семейни любезности и сетне „Уорсаш“, който подобно на своите събратя не е предназначен да се движи на бавни обороти, се изтегли встрани и до непосредственото ми подхождане към Фалмът заемаше положение пред нас.

Тази вечер за последен път преместих корабния часовник и го нагласих на британско време. Чувствувах се капнал. През изминалите два-три дни бях спал твърде малко и знаех, че следващият ден — ако бе речено да е последният ми по море — щеше да бъде крайно уморителен. Гласът ми вече бе прегракнал от тридневното викане при разговорите с други кораби и ако не се смята пеенето, говорният ми апарат сега навярно свърши толкова работа, колкото през всичките 308 дни на плаването до момента.

Легнах към 22:00 ч. във видимост на фаровете Уолф Рок и Татер Дю и се събудих около три часа във вторник сутринта, за да свия към нос Лизард, който ясно се виждаше. Призори минах през вълнението пред Лизард (за неудоволствие на моите пазачи) и с хубав западен вятър напредвах под всички ветрила към буя Манакълс. Фалмът бе отдалечен на осем мили и аз ясно успях да различа Пенденис Пойнт и Сейнт Антони Хед, които бележат входа на пристанището.

Конвоят нарастваше ежечасно. След Манакълс ни посрещна фалмътският спасителен катер и влекачът „Сейнт Мовс“, и двата в разцветка, чисти и лъснати като пови. Спасителният екипаж беше в пълно бойно облекло: ботуши, непромокаеми костюми и отличителни червени шапки. Шапките им тутакси грабнаха сърцето ми и след като се прибрах във Фалмът, помощник-капитанът на „Фатъмър“ Джон Мичъл ми подари една: сега тя е един от най-ценните атрибути на моята ветроходна екипировка.

Бившето име на „Сейнт Мовс“ беше „Аруша“ — влекач на „Бритиш Индия“, разквартируван край бреговете на Източна Африка, и за този ден компанията беше наела някогашния си кораб и бе го пременила в старата му униформа; черният комин с две отличителни бели ленти по средата блестеше, огрян от утринните слънчеви лъчи. „Сейнт Мовс“ пристигна развял огромен флаг на компанията, а аз вдигнах моя, наред с триъгълните флагчета на Океанския крайцерски клуб и на Бенфлийтския яхтклуб, а сметнах за удачно да издигна на левобордовия нок и сигналните букви на „Сухейли“: МНУУ.

На борда на бившата „Аруша“ видях капитан Латин и капитан Бен Роджърс, моя първи капитан на „Чиндвара“, както и много други познати физиономии. Компанията „Бритиш Индия“ бе мой дом, откак завърших училище, там бях усвоил мореходното умение и нейните представители ми бяха оказали възможно най-голямо съдействие при

подготовката на околосветското плаване. Наистина беше чудесно, че ме посрещаха по такъв начин.

Оставаха ми шест мили — по-малко от два часа — до Пенденис Пойнт, когато към девет часа вятърът внезапно се обърна от север-северозапад и рязко се усили. Изтласкан бях на изток и принуден да намалявам все повече и повече ветрилната площ, а силата на вятъра междувременно стигна 7–8 бала. Ядосах се страшно. Неспособността на „Сухейли“ да плава близко срещу вятъра в открито море не е непременно недостатък, но когато ми оставаха само няколко мили до брега, това направо беше вбесяващо.

Докато вятърът ме отнасяше на североизток от Фалмът, към Додман Пойнт, хеликоптерите и леките самолети, които кръжаха наоколо, почнаха да изчезват. Представих си как летците са предусетили, че ще бъдат свидетели на цял ден лавиране и предвидливо бяха отишли да заредят машините си с гориво, оставяйки ме с моя морски ескорт от яхти и малки съдове, които покорно ме следваха през останалата част на деня.

Накрая вятърът задуха откъм брега и като запълзях по посока на сушата, най-сетне можех да плавам в по-тихи води и с по-голяма скорост. Направих още един халс към Портмелън Хед, после отново се насочих към Додман Пойнт. Беше студено и мокро, но вече нищо не можеше да ни спре. Двамата със „Сухейли“ бяхме прекарвали в морето 313 дни, за което време изминахме повече от 30 хиляди мили, тъй че да се ляга на дрейф на този етап беше немислимо. Свихме зад Додман и започнахме да лавираме към Сейнт Антони Хед. Преминахме през входа на пристанището и пътят до финала вече бе открит. Смених халса за последен път, както предполагах, като отпуснах шкотите, за да си осигурим бърз и лек завършек. Щом наближихме скалата Блек Рок, която стърчи между Пенденис Пойнт и Сейнт Антони Хед, за мен не останаха други задължения, освен да махам с ръце на прииждащата около нас флотилия от лодки. Съзирах как слънцето се отразява от ламарината на паркираните по Пенденис Пойнт автомобили и отвред ни поздравяваха хора. Кажи-речи бяхме стигнали и вече почти се виждах с мечтаната халба в ръка, когато из тълпата изникна моторницата на пристанищния началник и аз любезно бях осведомен, че вестник „Сънди Таймс“ бил устроил „финална линия“ между Пенденис Пойнт и Блек Рок. В този момент още един участник в

околосветската обиколка без спиране за малко не отпадна. Бях напуснал Фалмът между Блек Рок и Сейнт Антони Хед, тъй че не виждах причина защо да не вляза в пристанището по същия път и сега изразих гласно мнението си, което за зла участ бе уловено от телевизионните микрофони на Би Би Си. Въпреки всичко, демонстрирайки по-голяма въздържаност, отколкото обикновено проявявам, аз обърнах яхтата, за да направя още един халс на запад. Половин час по-късно, в 15:25 ч., пресякохме финалната линия и се разнесе топовен гърмеж.

Първите хора на борда бяха представителите на митническите и емиграционните власти от Фалмът. Като скочи на палубата, мъчейки се да запази сериозен вид, старшият офицер зададе вечния въпрос:

— Откъде идвате?

— От Фалмът — отговорих аз.

[1] Обковани дъски от люково закритие на товарен кораб. — Б.р.

↑

[2] Английски мореплавател (1542–1591), загинал в сражение с голяма испанска флота край Азорските острови, която атакувал само със своя кораб „Ривендж“. — Б.пр. ↑

ЩУРМАНСКИ БЕЛЕЖКИ

Този епилог не е предназначен да послужи като наръчник на моряка, решил да извърши плаване, подобно на моето. Това е просто личен и следователно субективен анализ на околосветския рейс, направен ретроспективно и разделен на отделни части. Разбира се, храня надежда, че самият текст на книгата ще има стойност за ветроходците и други заинтересовани лица, въз основа на който ще може да се оцени моето плаване и да се извадят заключения от него.

ЯХТАТА

„Сухейли“ не беше моята мечта. Искях да притежавам по-дълъг и бърз съд и установих, че „Сухейли“ е малко къса, за да се справя с някои от ветровите вълнения, които срещнахме, понеже тя запълва точно разстоянието между вълните и не е в състояние да набере инерция. Ако дължината ѝ беше с няколко фута по-голяма, положението щеше да е съвсем различно.

Иначе „Сухейли“ беше идеалната яхта за това плаване. Тъй като е заострена и в двата края, аз имах избор при лягането на дрейф, с носа или с кърмата напред. Фактът, че само три пъти вълна прескочи кърмата, и то без сериозни последици, говори за предимствата на заострената кърма по време на движение. Така вълните нямат възможност да „пипнат“ яхтата и да я блъснат, което често води до напречно обръщане, а безопасно изтичат покрай бордовете.

„Сухейли“ е много сходна с конструираните от Колин Арчър яhti, като при създаването ѝ е използван принципът на вълновата форма, т.е. предизвикваната вълнова форма от движението на съда във водата съвпада в тази на морето. При наличното съотношение 3 към 1 между дължината и ширината от „Сухейли“ не можеше да се очаква скоростта, присъща за съвременните крайцерски съдове с нейната дължина, но в замяна тя е далеч по-мореходна от тях при бурно време и въпреки че никак не е лошо да имаш бърза яхта, при плавания в Южния океан е по-важна сигурността, отколкото голямата скорост.

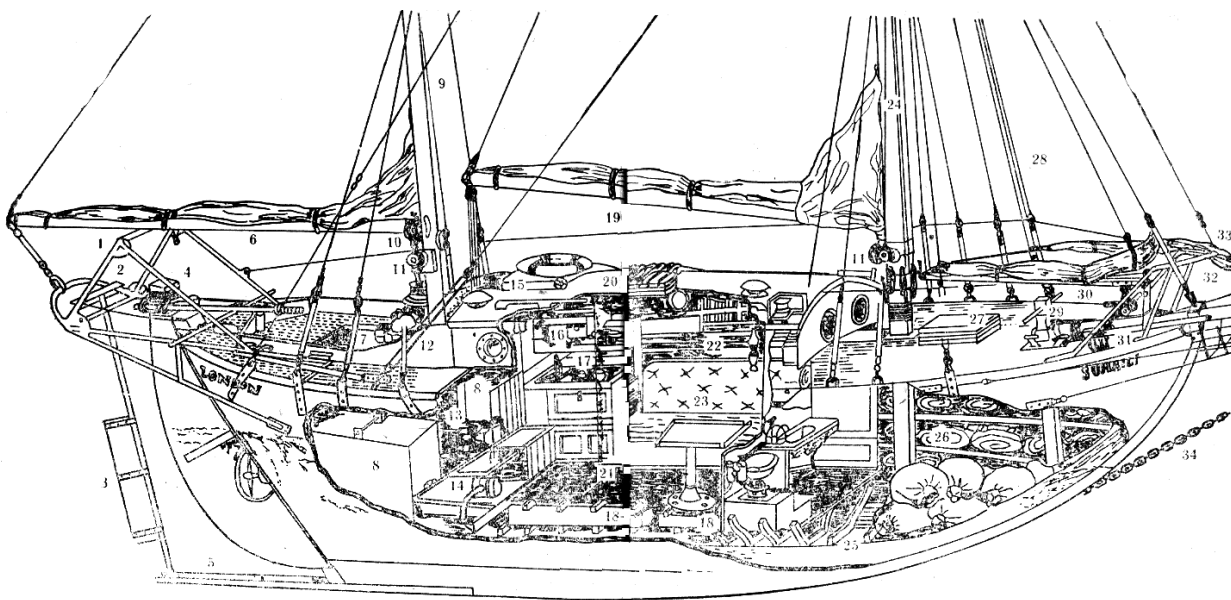
Доста високата надстройка ми създаде неприятности; стърчи прекалено и нищо чудно, че вълните край нос Добра надежда я разместиха. Може би решението на този проблем е в монтирането просто на по-здрави крепления.

Безпокоях се дали вълните няма да нанесат поражение на двата руля, които висят открито изложени зад кърмата, по въпреки че румпелът остана в ръката ми един-два пъти, най-вече при насрещна вълна, главният рул издържа отлично. Единственото ми сериозно опасение бе, че щифтовете могат да се износят преди края на плаването.

В общи линии корпусът беше наистина много здрав, слабо място бяха само флорите, направени по индийски стандарт, които не са така стабилни като употребяваните при строеж на съдове, предназначени за ползване в по-суровите мореходни условия около Европа. Единственият проблем с корпуса възникна поради започналото разхлабване на флорите, което ясно се видя, щом „Сухейли“ беше извадена от водата след приключване на рейса.

Понякога кокпитът се оказваше прекалено открит. Разполагах с брезентови покривала, но изобщо не ги поставих, защото ми пречеха. Все пак студът и влагата никога не ме прогонваха от руля, това правеше само умората.

Помещенията на „Сухейли“ бяха твърде претъпкани и ми бе трудно да разположа всичко така, че при необходимост да го намеря незабавно. Ала мисля, че това е неизбежно при плаване с малък съд.



1. Заден релинг
2. Румпел на авторулевия
3. Перо на авторулевия
4. Рулева глава с румпел — както окончателно бяха вързани
5. Пета за балера на авторулевия
6. Бизангик
7. Кокпит
8. Горивни танкове

9. Бизанмачта
10. Патентриф
11. Фалова лебедка
12. Талия
13. Машинно отделение
14. Помпа
15. Главен люк
16. Рафт за чинии
17. Камбуз (радиоапаратурата и щурманската маса са насреща)
18. Резервоар за вода
19. Гротгик
20. Светлинен люк
21. Главна каюта
22. Дясна бордова койка
23. Дясна койка-канапе
24. Гротмачта
25. Флори
26. Предна каюта
27. Преден люк
28. Рангоут, вързан за вантите откъм десния и левия борд
29. Кингпост
30. Стакселгик
31. Натягаща ръчка
32. Преден релинг
33. Бушприт
34. Ватерцаг

Сухейли

Регистрационен номер: 306242

Пристанище на домуване: 8 — 1965 Лондон

Бермудски кеч

Опознавателни знаци: МНУУ

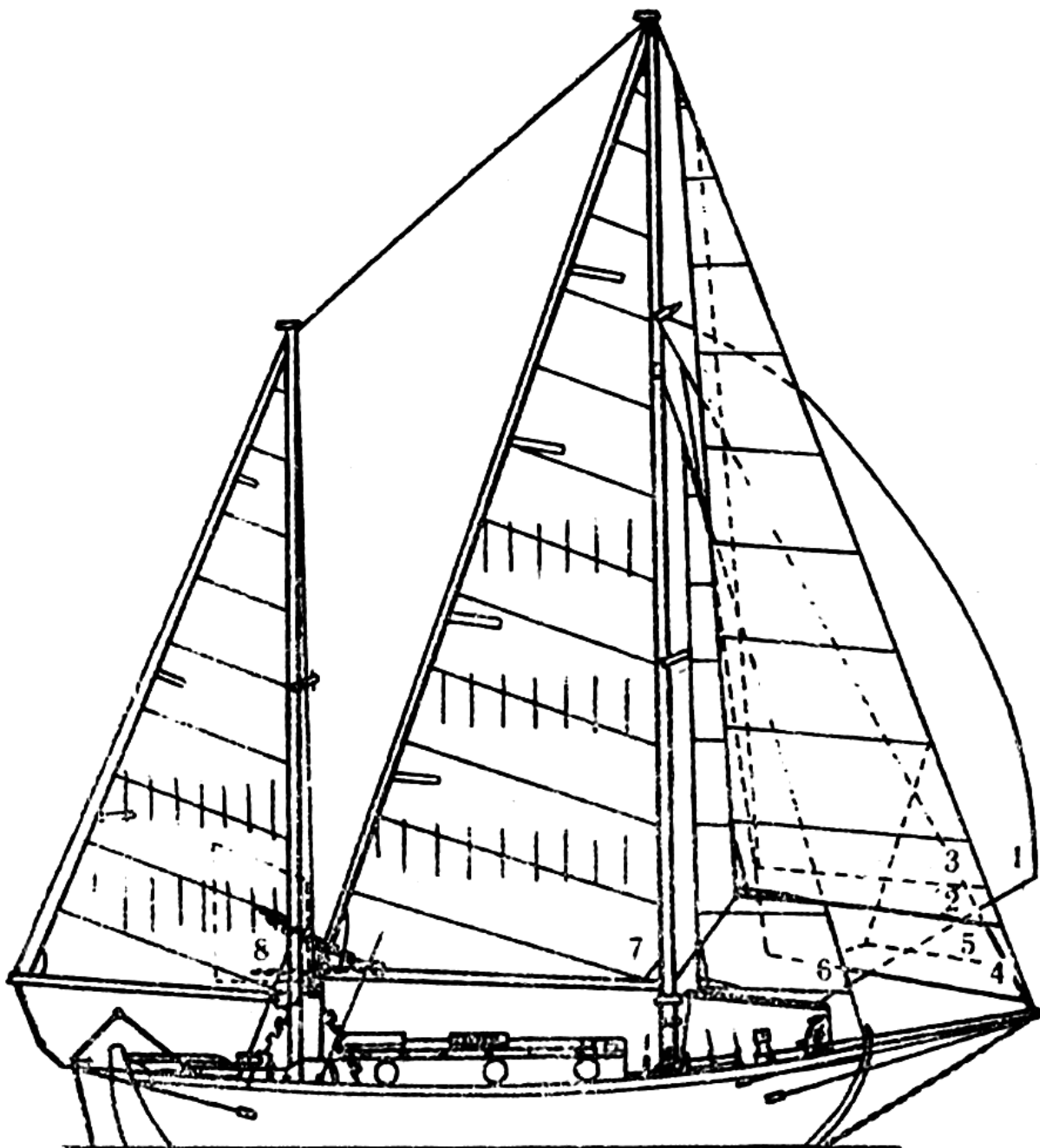
Тонаж ТМ: 14

Бруто: 9,72

Нето: 6,29

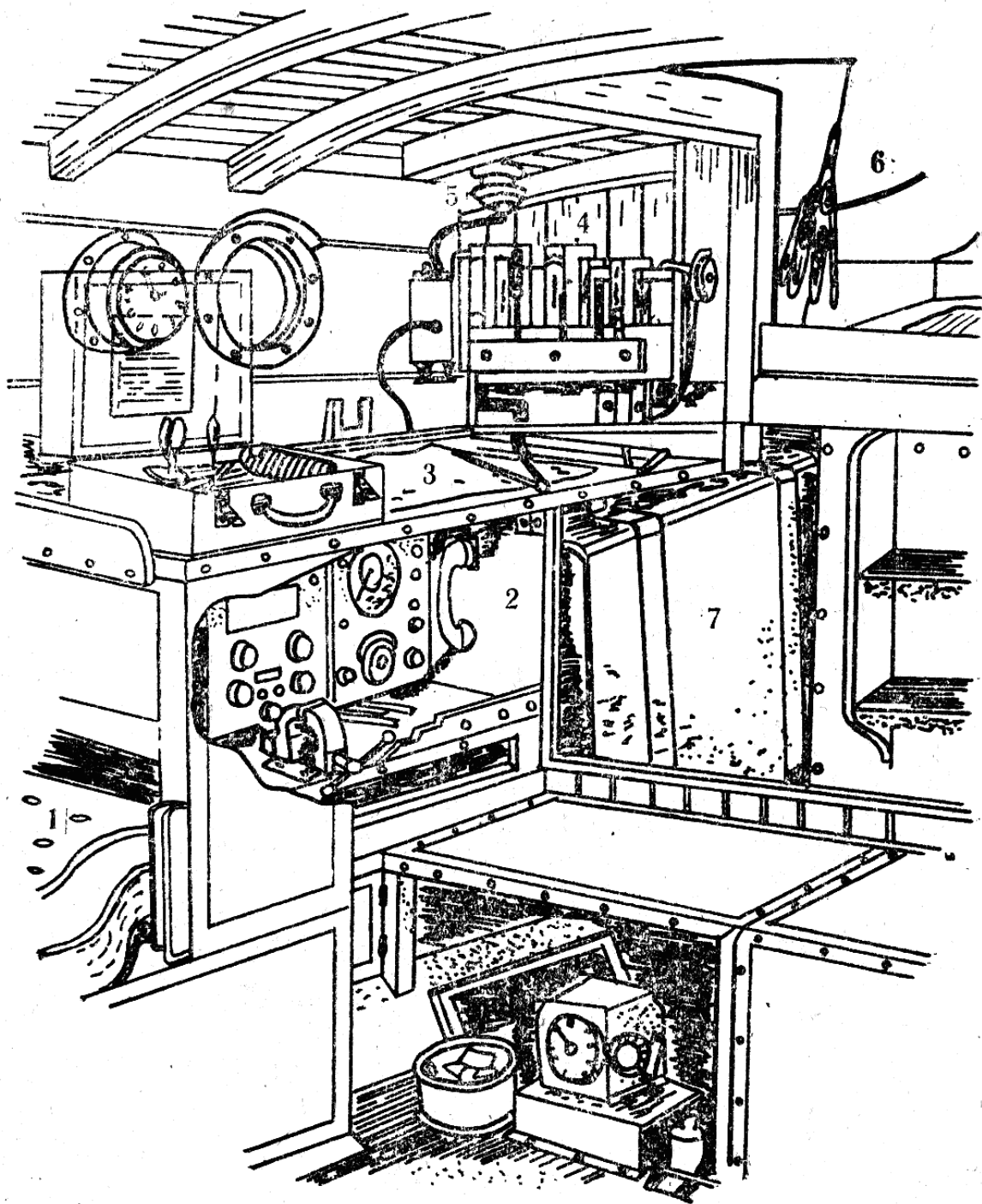
Най-голяма обща дължина: 13,4 м

Най-голяма дължина на корпуса: 9,75 м
Дължина на водолинията: 8,50 м
Максимална ширина: 3,37 м
Газене: 1,53 м
Чугунен кил: 2,25 т
Корабостроителница: „Колаба“ — Бомбай, 1964–1965 г.
Работна ветрилна площ: 200 кв.м.



Стъкмяване и списък на ветрилата (показана е и флюгерната уредба на „Адмирала“)

1. 1 спинакер (82 кв.м)
2. 1 летящ кливер („Големя“, 67 кв.м)
3. 1 летящ кливер („Малкия“, 55 кв.м)
4. 3 кливера (41 кв.м)
5. 1 щормов кливер (12 кв.м)
6. 2 стаксела (26 кв.м)
7. 2 грота (92 кв.м)
8. 2 бизана (45 кв.м)



Главната каюта откъм десния борд

1. Дясна бордова койка-канapé с прорез за странична преграда

2. Радиоапаратура
3. Щурманска маса
4. Навигационни книги и прибори
5. Вътрешно съединение на антената
6. Преддверие
7. Вход към машинното отделение (вижда се десният горивен танк)
8. Помпа

Лошо време. За малко не се простих със „Сухейли“ в Южния океан поради погрешните си действия с нея. Преди винаги при щорм я оставях да посреща вълнението напречно, но размерите на вълните в Южния океан бяха такива, че „Сухейли“ получи удари, които почти щяха да я разрушат. Установих, че „Сухейли“ ляга много удобно с кърма срещу вятъра, щом пусна зад борда перлин с вързани краища за кингпоста отпред и изтеглена дължина край двата борда на яхтата, зад кърмата, а сетне издигна щормовия кливер с площ 12 квадратни метра и натегна добре шкотите му, здраво прикрепени на шканеца. Първоначално хвърлях цяла 100-фадъмна бухта от 5-сантиметрово полипропиленово въже, но по-късно свикнах да намалявам незначително тази дължина — съобразно вълнението, когато исках да придвижа яхтата към подветрената страна. По този начин тя дрейфуваше плавно пред вятъра, ала никога не бе подложена на сътресения дори при преодоляването на най-стръмните вълни. Разтягането на въжето осигуряваше достатъчна еластичност, за да се попречи на вълните да блъскат яхтата. Веднъж при сила на вятъра 10 бала заварих бака сух в момент, когато дрейфувахме така и вълните изобщо не успяваха да прехвърлят кърмата.

Стигнах до заключението, че при такива условия плаващата котва не е особено полезна; перлинът действа далеч по-ефективно и създава по-малко затруднения.

Навигация. Основният навигационен проблем при това плаваме бе различен от обичайните, тъй като имах на разположение голямо морско пространство и нямаше кой знае какво значение, ако се отклоня от курса. В повечето случаи се насочвах приблизително към някаква точка, отдалечена на хиляда мили и при денонощен преход от 100 мили,

под прав ъгъл спрямо моя път, се получаваше отклонение от един градус от компасния ни курс. Грешки допуснах, като недооцених къде точно започват някои метеорологични пояси. Така например мисля, че при първото преминаване през Южния Атлантик загубих от една до две седмици, като се насочих прекалено рано към нос Добра надежда. Трябваше да се задържа на юг, додето срещна западните ветрове в Ревящите четирийсет градуса и чак тогава да свия на изток.

Също бих спестил доста време, ако се бях отправил директно към южния край на остров Тасмания, вместо да влизам в Големия австралийски залив, където попаднах в безветрие. Вярно, че умишлено се качих на север, за да търся среща с кораб и да съобщя за себе си, след като радиопредавателят ми отказа, ала във всеки случай щеше да бъде по-добре, ако двамата с Брюс бяхме определили за място на нашето свиждане тасманийското пристанище Хоубарт. И накрая най-сериозната ми грешка: не биваше да позволя на югоизточните ветрове, които срещнахме след Нова Зеландия, да ни изтласкат толкова на север. Струва ми се, че просто попаднах в насочен на изток въздушен поток и ако по-рано се бях отправил на юг, щях да срещна съевременно западните ветрове и по-бързо щях да стигна до нос Хорн. Общо взето, тия грешки ми струваха забавяне от три до четири седмици. Единствената ми находчива проява, за която мога да се сетя, беше решението да се изнеса по на изток от обичайния ветроходен маршрут непосредствено преди пресичането на екватора от север на юг. Вероятно така спечелих около четири дни; но постъпката ми беше хазартна: като нищо можех да попадна в щил и да загубя сума време.

Взетите на борда щурмански карти бяха достатъчно, понеже не възнамерявах да се отбивам никъде, обаче адмиралтейската карта на плаващите ледове се оказа полезно допълнение. При създадите се обстоятелства една едромащабна карта на протока Фово щеше да ми свърши работа и тъй като още отначало смятах да мина оттам, трябваше да си набавя. Разполагах с повече карти за нос Хорн, отколкото ми бяха необходими в действителност, но по-добре повече, отколкото малко. Като си мисля сега, една едромащабна карта на пристанище Отаго сигурно щеше да ми спести някои неприятности!

За определяне на местоположението ни във видимост на суша използвах моя овехтял секстант „Плат“ и един стар, ала надежден хронометър. Отказах се да ползвам моя фабричен лаг с неговото 100-

футово въже, защото се оказа неточен, а щом въжето му се покри с ракушки, само възпираше хода ни. Не притежавах никакви електронни навигационни съоръжения, тъй като нямаше средства да си купя, но радиопеленгатор и ехолот няма да са излишни. Обикновено правех по едно наблюдение на сеанс вместо обичайните три, от които може да се получи средно положение, ала гледах да съм прецизен в него. Съображенията ми да постъпвам така бяха следните: смятах, че ползата от провеждането на повече от едно грижливо направено наблюдение няма да бъде особено голяма, защото ми трябваше повече от минута, за да слеза в каютата, да взема точно време, да запиша данните и да изскоча на палубата, т.е. за едно наблюдение отиваха средно 2–3 минути, а това бе твърде голям интервал. Обикновено правех едно наблюдение рано сутринта, за да получа дължината, а по пладне вземах меридианната височина за изчисляване на ширината. Ако приближавахме суша, следобед пак правех наблюдение и въпреки че винаги бях готов да свалям нощем звезди, такава необходимост не възникна. В случаите, когато ми се удаваше да проверя точността на моята навигация, най-често се оказвах в рамките на една миля от мястото, където очаквах да се намирам.

Що се отнася до лоции, приливно-отливни таблици и фарови описи, разполагах с всичко, което ми бе потребно.

Ветрила, въжета и такелаж. Всичките ми ветрила бяха териленови, с изключение на найлоновия спинакер. Преимуществовата на синтетичните материи са в това, че не гният и са леки, много по-здрави са и не се късат толкова лесно. Недостатък е начинът, по който се съшива териленът. При по-старите материи, като памук и брезент, конците потъват в плата, докато при терилена остават отгоре и се протриват бързо. На връщане към Фалмът поправката, която най-често се извършваше на борда, беше кърпенето на ветрила. Предвид всичко това се съмнявам, че ветрила от естествена материя биха издържали до края на плаването, и ако се изключи сцепването на грота и скъсването на кливера, моите ветрила се представиха добре. Гротът и бизанът бяха снабдени с рифцърти, в случай че механичното ролково рифоване излезе от строя, както и стана.

Там, където беше невъзможно да се използва метал, подвижният ми такелаж бе от найлон, терилен и полипропилен. Тези въжета са много по-здрави и трайни от естествените, а също не гният. Всички

въжета, които се наложи да бъдат заменени в процеса на плаването, бяха „останки“ от предишния рейс.

Неподвижният такелаж представляваше стоманени въжета с диаметър 2,5 см и всички негови части, с изключение на четирите основни ванги към всяка мачта, които имаха диаметър 5,3 см, бяха защитени със смес от лой и бяло олово. Скъсвания нямаше.

Фалови лебедки. И двете фалови лебедки на гротмачтата не бяха добри, защото застопоряващият механизъм изпускаше. В резултат и гротът, и „Големия“ неведнъж ме захлупваха, а при повдигане имаше случаи, когато манивелата се развърташе обратно и ми нанасяше нелеки удари. Според мен стопорите не бяха направени достатъчно здраво и макар че доста често ги свалях, за да ги натягам, скоро те пак се разхлабваха. Не след дълго свикнах да оставям манивелата на лебедката вързана, вместо да рискувам стопорът да изпусне.

Двигател. Отказа ми напълно поради моята небрежност. Като се върнах от плаването, монтирах на яхтата нов двигател същото производство. Всеки двигател редовно трябва да се пуска в ход просто за да се смажат частите му. Аз пренебрегнах това и в резултат на неизбежното овлажняване отвътре той ръждяса.

Радиоапаратура. Системата „Маркони Кестрел“ е доста скъпа, но си струва парите и след като отстраних повредата, възникнала при големия щорм край Кейптаун, радиото продължи да работи безотказно. Много се съмнявам дали някоя друга марка би издържала на суровите условия, които изтърпя „Маркони“, без да излезе от строя.

„Кестрел II“ обикновено обхваща честотите в секторите на 2, 4, 8 и 12 мегахерца и има мощност 50 вата. Апаратурата, която взех със себе си, беше снабдена с допълнителна честота на 6 мегахерца, предназначена за връзка с австралийски води, и бе специално пригодена да предава на сектора от 16 мегахерца при разход на енергия 75 вата. Обикновено колкото е по-висока честотата, толкова по-голям е обхватът на предаването, и аз имах добра връзка с Кейптаун, когато бях отдалечен на повече от 3000 мили от него. Електроенергия за апаратурата осигуряваха четири автомобилни акумулатора по 4 волта.

Приемникът, който е разчетен да хваща предавания на честоти до 4 мегахерца, а също на отделни честоти до сектора на 17 мегахерца, работи превъзходно по време на цялото плаване.

Установих, че бакцаговете, подходящо изолирани, представляват пълноценни и удобни антени.

Затруднението при употребата на маломощна радиоапаратура за далечна връзка идва от това, че се конкурирате с много по-мощните апарати на търговските плавателни съдове. Освен всичко, ако търговският кораб не е способен да установи връзка по радиотелефона, той винаги е в състояние да изпрати позив посредством безжичния телеграф (морза). Единственият резултатен начин за осъществяване на връзка с маломощен апарат е чрез предварително уговаряне на сеанси. Преди да потегля, изготвихме програмата за моите сеанси с Главното пощенско управление в Балдок и след като излязох от техния обхват, те ме прехвърлиха на Кейптаун. Ако предавателят ми не беше се развалил, Кейптаун щеше на свой ред да ме прехвърли на Перт в Западна Австралия и така нататък по цялата обиколка около света. На път за Фалмът моята апаратура просто не беше достатъчно мощна, за да се свърже с бреговите станции, без да има определен сеанс.

Разбира се, радиоприемникът е необходим атрибут за океанско мореплаване, тъй като чрез него се получават сигнали за точно време, необходими за навигационни цели, ала тази функция може преспокойно да се изпълни и от един малък транзистор. „Адмиралтейският наръчник на радиосигналите“, том V, съдържа честотите и часовете, в които всяка една радиостанция на света предава сигнали за точно време.

Агрегат. Докато някой изобретател не измисли начин за зареждане на акумулатори чрез пропелер, влачен във водата край или зад яхтата, ветроходците нямат друг избор, освен да си набавят малък двигател с вътрешно горене, свързан с алтернатори или динама (алтернаторите са за предпочитане, понеже те зареждат и при по-ниски обороти). Моят бензинов двигател „Нортън-Вилие“ с мощност 3 конски сили, съединен с две динама, работи много добре. Наистина имаше някои неприятности, но той изобщо не беше предназначен за употреба на море и за периодични бани със солена вода. Той си беше един мотор от сенокосачка, купен на старо.

Осветление. Изцяло разчитах на парафиновите фенери и на лампата под налягане. Проблеми създаваха само навигационните светлини, които нощем оставях на борда, като легна да спя, и които обикновено угасваха, щом вятърът се усили повече от 2 бала. Би било чудесно, ако имах електрическо осветление, ала нямаше къде да побера

толкова много бензин, че да стигне за честото зареждане на акумулаторите, които щяха бързо да се изтощават при допълнителния разход на електроенергия.

Отопление. Моята парафинова лампа под налягане можеше да се пригоди така, че да действа като отоплително тяло и през целия преход в Южния океан това беше единственото ѝ предназначение. Освен че ме сгръвяше физически, действителната стойност на нагревателя беше в психологическото въздействие, което оказваше върху мен: често пъти го палех просто ей така, да се порадвам на приветливия му червен пламък. Мъчех се да суша с него дрехи, но той не беше в състояние да се справи с влажния въздух в каютата, единственото разрешение би било да се запали печка. Но нагревателят вършеше толкова работа, колкото би свършила и една парафинова горелка.

„Адмирала“. Принципът на действие беше чудесен, истинският проблем бе превъзможването на присъщото за механизма триене. След като изпилих найлоновите втулки за осите на флюгерите, „Адмирала“ стана наистина добър.

Не знам какво друго приспособление може да се измисли за яхта, чийто бизангик стърчи извън кърмата. При крен флюгерите често попадаха във водата, но тъй като не срещаха съпротивление, се отърваха без повреди. Левобордовият флюгер се изкриви навътре и се счупи, защото по това време го бях вързал надлъжно.

Въжетата, свързващи отделните части на системата, не след дълго се поразтеглиха, но беше съвсем лесно да ги скъся.

Ако рулят на автоматичното управление беше по-здрав, не виждам какво друго можеше да попречи на „Адмирала“ да издържи до края на плаването. Използваните рулеви балери представляваха водопроводни тръби с диаметър 2,5 см и се счупиха от голямото натоварване. Някоя по-масивна тръба или плътен вал с диаметър, да речем, 3 см може би щеше да свърши работа.

Инструменти. Достатъчно разнообразни, но допълнителен комплект свредели за метал би бил от полза.

ПРИПАСИ

Храна. Ако някога тръгна пак на такова плаване, ще взема далеч по-разнообразна храна. Твърде много разчитах на основни продукти като говеждо месо и консервирани зеленчуци, смятайки, че ако съм сит, няма да ме интересува много-много дали храната ми е разнообразна или не. Това беше грешка. До гуша ми дойде от безкрайните яхнии, ястия с говеждо и печен фасул и през последните няколко месеца ядях по-малко, отколкото е потребно, защото чисто и просто нямах апетит. Приключих плаването с храна на борда за още три месеца поради намалената консумация. Нямам оправдание за лошия си избор: продават се най-различни видове консервирани храни, но просто нямах време да търся. Ако отново предприема подобно плаване, ще гледам да се погрижа за това.

Скоро започнах да се храня само два пъти на ден, сутрин и вечер. Обядвах с парче сухар и чаша кафе. Установих, че ако ям повече, ми идва много. За работата, която вършех, не се нуждаех от допълнителна храна: два пъти ядене на ден ми осигуряваха достатъчно енергия.

Повредата на примуса от само себе си ми наложи ограничения. Заслужава да се отбележи, че със стандартния комплект от резервни части, приготвян от производителите, могат да се извършват само някои видове замени и поправки. Добре щеше да бъде сам да си бях изготвил списък на необходимите неща и да си ги купя.

Консервите издържаха добре, но към края на плаването на всеки три отворени една беше развалена и се налагаше да я изхвърлям. Мисля, че това се дължеше най-вече на търкането между консервите, при което лакът им беше паднал; ала макар на външен вид някои консерви да изглеждаха съвсем добри, съдържанието им все пак беше развалено.

Пресният лук и картофите, които бях взел със себе си, почнаха да гният след няколко месеца. Бях подбрал стари картофи и твърд, сух испански лук, който обикновено е траен. Въпросът бе как да им осигуря сухо и проветриво място; на „Сухейли“ това се оказа невъзможно.

Бях взел със себе си 24 дузини яйца, намазани поотделно с мазнина. По време на плаването ми от Кейптаун до Лондон този начин на съхранение се оказа много добър и нито едно яйце не се вмириса, ала този път яйцата по една или друга причина почнаха да се развалят само месец след отплаването. Може би бях попаднал на престоляла стока, но така или иначе следващия път ще използвам пчелен восък вместо мазнина.

Смятам, че една фурна от онези, които се поставят върху примус, би била добра придобивка. Не взех такава, защото не се виждах много в ролята на пекар, но отново допуснах грешка: спокойно бих могъл да си пека хляб, който щеше да бъде безценна добавка към диетата ми.

Разполагах с таблетки витамин С, калций и мая, които пиех редовно. Мисля, че относително доброто ми здраве през цялата околосветска обиколка се дължеше на тях. Най-странното бе, че по време на това плаване изобщо не получих обриви от солената вода, които толкова ме бяха измъчвали при предишното пътешествие по море.

Вода. Изобщо не ползвах съдържанието на моите танкове за сладка вода. Потеглих със 75 литра в пластмасови туби и смогнах да поддържам този запас, като събирах дъждовна вода в кофа, окачена под патентрифа на бизанмачтата. Но разбира се, в зоните на пасатите е невъзможно да се разчита на валежи за набавяне на питейна вода.

Дрехи. Тъй като нямаше място, сведох облеклото си до три комплекта от всичко, включително щормовата екипировка; по изключение взех шест пуловера. Съществува един стар моряшки закон, който гласи: ако смяташ, че си взел достатъчно пуловери, вземи си още един. Това количество дрехи се оказа предостатъчно, независимо от това колко пъти се налагаше да се преобличам в Южния океан, понеже не можех да суша нещата си както трябва и в крайна сметка винаги се принуждавах да навличам влажни дрехи. Най-голямата ми грешка бе, че не си набавих още едни ботуши. Единственият ми чифт взе да пропуска вода още преди да стигна Австралия и оттогава насетне трябваше да карам все с мокри крака.

Спасителни съоръжения. Носех със себе си едноместен надувен спасителен сал, снабден с два слънчеви дестилатора и обичайния комплект от аварийни приспособления. За работа на палубата разполагах с осигурителен колан и двуметрово въже, което се закача за

такелажа, ала рядко го използвах, защото ми пречеше. Обаче трябва да припомня, че аз познавах плана на яхтата си и винаги действах по принципа: „Една ръка за теб, една за кораба“; никога не допускам новоизлюпени моряци да се размотават по палубата ми без колан.

На борда имах и малка спасителна риза, но също не я използвах. Не само че пречеше, но падне ли зад борда, макар и да е в състояние да заплува към най-близката суша, човек трябва да бъде реалист и навярно е за предпочитане да свърши мъките си по-бързо.

Медицинско оборудване. Не се чувствавам компетентен да дам списък на нещата, които ветроходецът трябва да вземе със себе си. Моята аптека съдържаше всичко, от което стана нужда, ала включването на някакъв антибиотик нямаше да е излишно. По въпроса за болестите „Медицинският наръчник на корабния капитан“ беше моята библия и като всички офицери от търговския флот аз имам удостоверение за завършен курс по първа медицинска помощ към екипа за бърза помощ в болницата „Сейнт Джон“.

Алкохол. Обикновено пия повече в компания, отколкото сам и затова запасът от алкохол ми стигна. В продължителни периоди изобщо не прибъгвах до алкохола, като най-често отварях бутилка или кутия с бира просто за да отпразнувам някой добър денонощен преход или края на даден етап от плаването. Когато бях премръзнал, мокър и уморен, винаги установявах, че една голяма чаша горещо кафе или какао е далеч по-ободряващо. Не бива да се забравя, че алкохолът обезводнява организма и трябва да се пие много предпазливо. Най-усилено консумирах алкохол при прехода през Южния океан, когато подсилвах кафето си с него.

Тютюн. Спокойно бих могъл да мина и без цигари. Преди да отплавам, пуших от 10 до 15 цигари на ден, а по време на плаването ги свалих на около 11. Като свършиха, не изпитвах остра потребност да пуша и без тях се чувствах доста по-добре; очевидно най-вече наличието на цигари пречи на пушача да се откаже. Щом стъпих на сушата, пропуших отново.

ЕКИПАЖ

Започнах плаването сравнително във форма, ала преуморен от четирийсет и пет дневния напрегнат труд по подготовката на яхтата. След няколко дни плаване отново се върнах към моряшките си навици и бързо се простих с телесната отпуснатост, присъща за престоите на брега. Доколкото бях способен да определя, през първата половина на обиколката отслабнах и краката ми видимо изтъняха, но за цялото плаване в действителност наддадох повече от три кила. И то главно в плещите, ръцете и мишците, чиито мускули набъбнаха. Краката ми обаче значително отслабнаха поради липса на натоварване и при завръщането ми въпреки установих, че и няколкостотин метра да извървя, пак се уморявах.

Ако бях имал време преди отплаването, щях да се посъветвам със специалист да ми препоръча някаква методика за упражнения. Наистина правех лицеви опори и кляках, но не системно и те едва ли имаха някаква друга стойност за мен, освен морална.

Ако изключим инцидента с киселината от акумулатора, зрението не ми създаде никакви проблеми и сега е също така добро, както и преди отплаването. Цветовете винаги различавах отлично. Обонянието, слухът и другите ми сетива също изглеждаха непроменени с изключение естествено на това, че ръцете ми станаха по-слабо чувствителни, понеже кожата загрубя.

По време на плаването бързината на рефлексите ми не се измени особено, ала разумният ми подход към проблемите като че ли претърпя доста сериозна промяна. Сега предпочитам да обмислям нещата малко повече, преди да стигна до някакво решение. Очевидно това се дължи и на възрастта, но смятам, че околосветското ми плаване ускори този процес.

Способността да поддържам връзка с външния свят беше нож с две остриета. Възбудата ми бе голяма в дните, когато имах насрочен сеанс, ала веднага след приключването на разговора изпадах в униние. Освен онези два месеца в Южния океан, когато не можех да хващам никакви радиостанции, през цялото останало време бях в течение на

световните събития и изобщо нямах чувството, че съм напълно откъснат.

Големи студове и жега не изпитах. Край нос Добра надежда температурата падна близо до нулата, а в тропиците се вдигна над 40 градуса по Целзий. Общо взето, липсваха резки покачвания или спадания на температурата, но установих, че ми трябва известно време, за да свикна с горещината в зоната на променливите ветрове в Южния Атлантк след петте месеца, прекарани в Ревящите четирийсетградусови ширини. Там получих лек слънчев удар, тъй като бях подценил силата на слънцето.

ПРИЛОЖЕНИЯ

I. СПИСЪК НА ТОВАРИТЕ

A. ХРАНИ И ПР.

216 консерви говеждо месо по 250 грама
144 консерви варено месо по 450 грама
48 консерви стафордски свински колбаси по 300 грама
16 консерви бекон (нарязан) по 450 грама
24 консерви аншоа по 300 грама
24 консерви сардини в растително масло по 240 грама
170 килограма картофи
120 килограма лук
12 пакетчета синапово и кресоново семе
36 лимона
24 портокала
72 кутии зелен грах
72 кутии фасул
72 кутии моркови по 280 грама
72 кутии смесен зеленчук
144 кутии печен фасул „Хайнц“ по 450 грама
36 пакета сух грах
36 пакета сушени картофи
2 торби гранулирана захар по 26 килограма
1 кутия брашно от 12 килограма
4 кутии овесена каша по 3 килограма
2 кутии леца по 3 килограма
1 торба дългозърнест ориз 26 килограма
1 кутия „Семолина“ от 4 килограма
12 килограма люцен ечемик
3 килограма суха мая
48 консерви спагети в доматен сос „Хайнц“ по 350 грама
12 пакета „Веста ризото“
6 кутии сухо мляко

216 консерви кондензирано мляко по 300 грама
48 кутии масло по 350 грама
12 кутии мазнина за готвене по 1,5 килограма
1 кутия от 4 литра и половина зехтин
40 кутии топено сирене по 250 грама
288 яйца (обмазани)
24 кутии праскови
24 кутии кайсии
2 кутии стафиди по 3 килограма
3 кутии стафиди без семки по 2,5 килограма
24 пакета фурми по 200 грама
1 кутия от 3,5 килограма сушени сливи
1 кутия от 3,5 килограма сушени кайсии
1 кутия от 3,5 килограма сушени праскови
72 кутии портокалов сок по 520 грама
72 кутии сок от грейпфрут по 520 грама
72 кутии доматиен сок по 520 грама
1 кутия от 4,5 килограма лимонада на прах
1 кутия от 4,5 килограма оранжада на прах
14 буркана мед по 450 грама
1 кутия от 900 грама конфитюр от касис
1 кутия от 900 грама конфитюр от сливи
1 кутия от 900 грама конфитюр от ягоди
1 кутия от 900 грама конфитюр от малини
1 кутия от 900 грама конфитюр от джанки
24 кутии рейвита по 400 грама
2 кутии солени асорт по 4,5 килограма
10 килограма сухар, стимулиращ храносмилането
3 килограма сухар „Мари“
2 килограма сухар „Линкълн“
900 грама чай
24 кутии нескафе по 250 грама
12 кутии какао „Бурвил“ по 450 грама
6 кутии течен шоколад
6 буркана по 450 грама какао „Хорликс“
288 кубчета говежди бульон
6 буркана по 450 грама говежди бульон „Воврил“

6 буркана по 450 грама бульон „Бармин“
1 кутия от 2 килограма гъбена супа на прах „Мажи“
1 кутия от 2 килограма говежда супа на прах „Мажи“
1 кутия от 2 килограма зеленчукова супа на прах „Мажи“
1 кутия от 2 килограма доматиена супа на прах „Мажи“
24 пакетчета грахова супа на прах
6 буркана по 280 грама туршия от лук
900 грама млян бял пипер
6 кутии по 600 грама сол
2 пакета сушен магданоз
6 килограма къри
3 килограма червен пипер
12 бутилки по 200 грама доматиен сос
3 буркана по 200 грама сметана за салата „Хайнц“
6 килограма печени и осолени ядки кашу
6 килограма печени и осолени фъстъци
12 буркана по 450 грама обогатена захар за бедствени случаи
4 буркана по 450 грама сода бикарбонат
1000 таблетки витамин С
900 таблетки мая
500 таблетки калций
1000 таблетки глюкоза
1 кашон бренди „Мартел“
1 кашон скоч уиски „Грант“
120 кутии светло пиво „Тенант“
1000 цигари „Бенсън енд Хеджис“
1000 цигари „Стейт Експрес“ с филтър
1000 цигари „Синиър Сървис“ с филтър
12 туби паста за зъби „Джибс“
12 туби паста за зъби „Маклинс“
12 четки за зъби
1 ножче за бръснене (по предварителния план 60)
12 шишета сапун, разтворим в солена вода
18 рула тоалетна хартия

Б. МЕДИЦИНСКИ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ

1) Литература: „Медицински наръчник на корабния капитан“ и „Наръчник за оказване на първа помощ, ползуван в бригадата за бърза помощ към болницата «Сейнт Джон»“.

2) Лекарства и пр.

1 пакет таблетки „Солприн“

560 грама каолинов сироп против болки в стомаха

6 ампули „Омнопон“

100 таблетки „Хидрокс“

1 шише масло от детелина

1 шише антисептични капки за очи

50 таблетки кодеин

1 пакетче „Циротил“

5 милилитра капки „Отоспорин“

2 туби крем „Центримид“

1 туба „Гинефакс“

10 хирургически скоби

2 комплекта хирургически конци с игли

3 бандажа

100 грама памук

1 пакет превързочни материали

30 грама бял екстракт от земно масло

1 триъгълен бандаж

2 термометъра

5 безопасни игли

1 пинсета

2 кутийки пластир

2 ролки пластир

1 кутийка „Стабодор“

2 литра етер

1 спринцовка

12 игли за спринцовка

В. КОРАБЕН ИНВЕНТАР

20 игли за шиене на ветрила
2 куки за шиене на ветрила
4 подложки за шиене
6 чилета конци за ветрила
2 чилета връв за маркиране
900 грама пчелен восък
36 резервни сегарса
36 резервни шегела
12 шегела с ключалка (карабини)
3 шегела с ключалка на винт
3 свайки за снаждане на метални въжета
1 такелажна свая за синтетични въжета
12 уши за въже от 1 инч
12 уши за въже от 2 инча
6 къмба насмолен марлин
2 марлинови свайки
1 въжеизмервач
2 дървени чука
3.5 килограма стокхолмска смола
4.5 литра преварено ленено масло
10 метра брезент
1 кълбо кълчища
3.5 килограма бяло олово
4.5 килограма лой
4 кутии грес
2 повдигача „Сенхауз“
8 тирбушона
1 комплект длета за калафатене
3.5 морски туткал
18 кутии пенопласт
1 нормална котва от 15 килограма
1 плаваща котва
120 фадъма полипропиленово въже с дебелина 2 инча

220 фадъма найлоново въже с дебелина 1 инч
30 фадъма териленово въже с дебелина 2 инча
100 фадъма стоманено въже с дебелина 1 инч 1 ходово въже
1 корабна лампа
2 навигационни лампи
4.5 килограма стъклопласт
10 метра стъклопластова лента
1 резервна помпа
1 телена четка
1 комплект сигнални флагчета
2 флага на английския търговски флот
1 флаг на английския търговски флот (щормов)
Различни триъгълни флагчета
1 сирена
1 гумена тръба с дължина 3 метра и вътрешен диаметър 1 инч и четвърт, укрепена със стъклопласт
3 килограма метална вата
8 кутии „Брасо“
13.5 килограма боя (различни цветове)
2 комплекта резервни части за примус
24 чорапчета за петромакса
26 килограма „Тийпол“
3 кофи
2 кутии от по 4,5 килограма домакински дезинфектор
4 кърпи за бърсане на съдове
24 кърпи за запарване на чай
6 кутии водоустойчив кибрит
48 кутии обикновен кибрит
4 големи полиетиленови торби
24 свещи
1 самонадувен едноместен спасителен сал (пълен комплект)
1 надувна гумена динги
12 ракети за бедствие
12 бели ръчни ракети
6 червени ръчни ракети

Г. ИНСТРУМЕНТИ

- 1 комплект ключове за двигателя
- 1 резервен комплект ключове „Уитуърт“
- 2 тръбни ключа „Стилсън“
- 1 регулируем гаечен ключ
- 1 маткап и пълен комплект свредели за дърво
- 1 ръчен свредел и 2 комплекта свредели
- 1 ренде
- 4 длета с различни размери
- 1 дървен чук
- 3 обикновени чука
- 2 ножовки с резервни остриета
- 1 трион
- 6 отвертки с различни размери
- 3 чифта клещи
- 1 портативно менгеме
- 3 пили за метал
- 1 рашпила
- 1 телена четка
- 2 секача
- 2 кутии смазка
- 1 кутия гайки, болтове, шайби, винтове и пр.
- 1 хидрометър

Д. ГОРИВО И ПР.

450 литра нафта (320 в резервоари и 130 в туби)

160 литра бензин

22 литра смазочно масло

160 литра парафин

18 литра дървесен спирт

9 литра дестилирана вода

6 акумулатора по 6 волта

Е. ОРЪЖИЕ, ЕКИПИРОВКА ЗА ПОДВОДНА РАБОТА И ПР.

1 пушка калибър 303

160 патрона

1 харпунна пушка „Немрод Крусеро“

1 маска

1 водолазен нож

Рибарски влакна, куки и т.н.

Ж. ФОТОТЕХНИКА И ПР.

1 фотоапарат „Никон“

1 фотоапарат „Ролейфлекс“, пригоден за подводни снимки

Филми

1 касетофон „Саньо“ (с различни ленти)

II. НАВИГАЦИОННИ МАТЕРИАЛИ И ЕКИПИРОВКА

А. НАРЪЧНИЦИ

1) Адмиралтейски лоции

№27 Лоция за Английския канал, т. I

№28 Лоция за Английския канал, т. II

№1 Лоция за Африка, т. I

№2 Лоция за Африка, т. II

№39 Лоция за Южния Индийски океан

№13 Лоция за Австралия

№51 Лоция за Нова Зеландия

№9 Лоция за Антарктида

№6 Лоция за Южна Америка, т. II

2) Адмиралтейски опис на фаровете

А. Британски острови

Д. Източни брегове на Северния и Южния Атлантук

С. Западна страна на Южния Атлантук и Източния Пасифик,
Източен бряг на Южна Америка... Западен бряг на Южна и Северна
Америка

К. Индийски океан и Южният Пасифик, Южна и Източна
Африка... Австралия, Нова Зеландия и Южни тихоокеански острови

Адмиралтейски наръчник по навигация, т. 2

Адмиралтейски наръчник по мореплаване, т. 3

Адмиралтейски списък на радиосигналите: т. II Радиофарове, Т.

V Сигнали за точно време

Морските пътища по света

Метеорология за моряци

Международна кодова сигнализация

Опис на пристанищата — 1963 г.

Морски таблици на Нори

Адмиралтейски морски алманах — 1968 и 1969 г.

Корабният компас (изд. „Рътлидж и Кигън Пол“)

Б. КАРТИ

- №3934 На света
- №2 Британски острови
- №32 Фалмътско пристанище
- №1598 Английски канал и западните подстъпи към него
- №1 От Портсмът до Азорските и Канарските острови
- №4011 Северен Атлантик — източната половина
- №2202 А Южен Атлантик — източната половина
- №2202В Южен Атлантик — западната половина
- 748А Индийски океан — южната половина
- №2759А Австралия — южната половина
- 1695В Басов проток — западната половина
- 1695А Басов проток — източната половина
- №3634 Нова Зеландия — Южен остров
- №788 Южният Пасифик — западната половина
- №789 Южният Пасифик — източната половина
- 1373 Югоизточната част на Огнена земя
- № 539 От Пуерто Санта Крус до нос Пилар, включително и
Фолкландските острови
- №1185 Река Темза — подходът от морето
- №1607 Устието на Темза — южната част
- №1828 Даунс
- 1895 Дувърският проток
- №1610 От Норт Форланд до Офорд Нес
- №536 От Бийчи Хед до Дъндженес
- №2450 От Анвил Пойнт до Бийчи Хед

В. НАВИГАЦИОННА ЕКИПИРОВКА

- 1 секстант „Плат“
- 1 хронометър
- 1 барометър
- 1 компас
- 1 комплект линии
- 1 пергел
- 3 химикалки и 48 пълнителя
- 12 молива В
- 12 молива НВ
- 6 гуми
- 6 бележника
- 1 топче хартия формат 33Х44 см

III. КНИГИ

Библия

У. Б. Александър, „Птиците на океана“

Джеймс Босуел, „Лондонски журнал, 1762–1763 г.“

Емили Бронте, „Брулени хълмове“

Чарлз Х. Браун, „Никълсовите познания по мореплаване и навигация“

Самюъл Бътлър, „Ерюхон“ и „Ерюхон посетен отново“

Наръчник на бригадата за бърза помощ „Бойс“

Томас Карлайл, „Френската революция“

Рейчел Карсън, „Морето около нас“, „Морето“

Анели Чери-Джарард, „Най-лошото пътуване на света“

Чарлз Дарвин, „Плаването на Бийгъл“

Фьодор Достоевски, „Престъпление и наказание“

Р. Дж. Ийтън, „Елементите на транспорта“

Джордж Елиът, „Мелницата на ручея“

Джон Евелин, „Дневникът на Джон Евелин“ (т. 1), изд. от У. Брей

Хенри Фийлдинг, „Том Джонс“

Дж. У. Гонт, „Елементарна висша математика“

Дж. Грийн, „Биология на раковидните“

Златна съкровищница на английската поезия

Дж. Л. Хансън, „Учебник по икономика“

Ерик С. Хискок, „Около света с «Уондърър III»“

Капитан Ф. Н. Хопкин, „Права и задължения на корабния капитан“

Дейвид Люис, „Дъщери на вятъра“

Х. Р. Лайт, „Правните аспекти на бизнеса“

Н. Б. Маршал, „Аспекти на дълбоководната биология“

Хърман Мелвил, „Били Бъд и други разкази“

Дж. Р. Норман, „История на рибите“

Дж. Р. Норман и Ф. С. Фрейзър, „Гигантски риби, китове и делфини“

Илюстриран оксфордски речник Рабле, „Събрани съчинения“

Рей и Чиампи, „Наръчник за подводния живот в морето“ Фред Рейнфийлд, „За шаха с две думи“
Самюел Ричърдсън, „Клариса“
Жан-Жак Русо, „Изповеди“
Бертранд Ръсел, „История на западната философия“
Кристофър А. Савидж, „Икономическа история на транспорта“
Уилям Шекспир, „Събрани съчинения“
Х. Е. Силмърмен, „Същината на икономиката“
Джошуа Слокъм, „Сам около света“
Дж. Л. Б. Смит, „Рибите във водите на Южна Африка“
Лорънс Стърн, „Тристрам Шанди“, „Сантиментално пътешествие“
У. М. Текъри, „Панаир на суетата“, „Историята на Хенри Есмънд“
Майк Тънбърджин, „Светът на гларусите“
Лев Толстой, „Война и мир“
Антони Тролъп, „Чифликът Орли“
Марк Твен, „Том Сойер“, „Хъкълбери Фин“
Брайън Веси-Фицджерълд, „Светът на рибите“
Х. Дж. Уелс, „Силует на историята“

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.