

**RAYS**

Робин Нокс-Джонстон



# ПОД ПАРУСОМ В ОДИНОЧКУ ВОКРУГ СВЕТА

*Первое одиночное, безостановочное,  
кругосветное плавание на парусной яхте*

Робин Нокс-Джонстон

**Под парусом в одиночку вокруг  
света. Первое одиночное,  
безостановочное, кругосветное  
плавание на парусной яхте**

«И-трейд»

## **Нокс-Джонстон Р.**

Под парусом в одиночку вокруг света. Первое одиночное,  
безостановочное, кругосветное плавание на парусной яхте /  
Р. Нокс-Джонстон — «И-трейд»,

Если вы хотите узнать, как прожить на маленькой парусной лодке с именем «Suhaili» десять с половиной месяцев, двигаясь к знаменательному достижению во имя своей родины – первому одиночному, безостановочному, кругосветному плаванию на парусной яхте, – то прочитайте эту книгу. С юмором и искренностью автор рассказывает о своем невероятном приключении, в течение которого ему пришлось преодолевать всевозможные искушения сдаться, отказавшись от продолжения борьбы: питьевая вода в баках загрязнилась, гроза вывела радио из строя, самоуправляемый рулевой механизм развалился, гик грот-мачты рухнул, румпель отсутствовал. Тем не менее он отказался сдаваться. Книга Робина Нокс-Джонстона – это увлекательный и вдохновляющий отчет об одном из величайших морских приключений нашего времени.

© Нокс-Джонстон Р.

© И-трейд

## Содержание

Вступительное слово	5
Предисловие	6
Благодарности автора	11
Suhaili	13
Сделать и улучшить	24
Конец ознакомительного фрагмента.	29

# **Робин Нокс-Джонстон**

## **Под парусом в одиночку вокруг света. Первое одиночное, безостановочное, кругосветное плавание на парусной яхте**

### **Вступительное слово**

*...Рано или поздно, под старость или в рассвете лет, Несбывшееся зовет нас и мы оглядываемся, стараясь понять, откуда прилетел зов. Тогда, очнувшись среди своего мира, спохватившись и дорожа каждым днем, всматриваемся мы в жизнь, всем существом стараясь разглядеть, не начинается ли сбываться Несбывшееся? Не ясен ли его образ? Не нужно ли теперь только протянуть руку, что бы схватить и удержать его слабо мелькающие черты?...*

Перед нами книга одного из самых выдающихся яхтсменов 20-го столетия, отчетливо и подробно рассказывающая о, может быть, последнем достигнутом рубеже в яхтинге – одиночном, безостановочном, кругосветном плавании под парусом. Помимо детального изложения технических нюансов и трудностей с которыми может столкнуться любой отправляющийся в подобное путешествие, книга является замечательным свидетельством напряженной внутренней жизни, взлетов и падений, духовной эволюции человека сознательно оставшегося один на один с Океаном. Из девяти участников стартовавших в гонке Sunday Times Golden Globe Race в 1968 году только одному удалось финишировать спустя 312 дней после старта.

В наши дни вряд ли кого удивит кругосветным плаванием. Но были те Первые, которые проложили пути, раздвинув границы нашего познания и перевернув привычные представления о возможном и невозможном. Весь переход протяженностью более 30 000 миль, больше половины которого пролегал в штормовых широтах, по сути, совершен на утлом суденышке, с точки зрения современных яхтсменов не имеющем никаких шансов на благоприятный исход путешествия. Мы, избалованные современными технологиями и приборами, имеем гораздо больше возможностей и гораздо реже стремимся к испытанию пределов человеческих возможностей. Достаточно уже того что мы идем там же где прошли первооткрыватели, искренне радуясь легкому прикосновению к безбрежному существу Океана, такому же безбрежному как разум человека и глубокому как его бессознательное. Океан безграничен. У каждого свой путь. И коль скоро мужественный человек движимый главным образом «личным тщеславием и национальным эгоизмом», как он сам написал о себе, может совершить невозможное – то на что же способен ведомый к цели искренним любопытством и радостью познания?

Алексей Панасенко,

Старший преподаватель яхтенной школы RAYS

## Предисловие

В наши дни, когда яхтсмены на быстроходных, выстроенных по особым проектам судах, *облетают* земной шар менее, чем за 100 дней, непросто поверить в то, что еще каких-то 35 лет назад не все верили в возможность безостановочного кругосветного плавания.

Но если осознание возможности путешествия можно назвать преимуществом, то отсутствие остроты ощущений, сопутствующих любому вторжению в зону неизведанного – явный недостаток, от которого нашим современникам никуда не деться. Пряный привкус приключения начал исчезать после того, как в океане проторили дорожку в кругосветки, и почти исчез, когда человек в яхте превратился в *передовой компонент*, зависящий от целой команды специалистов и помощников.

Есть что-то в высшей степени удовлетворительное в том, чтобы быть абсолютным хозяином собственной судьбы и знать, что если дела пойдут не так, то под рукой не окажется спутникового телефона, и раз отправившись в плавание, вы можете полагаться лишь на показания приборов.

Гонка *The Golden Globe Race* (гонка «Золотой глобус», организована британской газетой *The Sunday Time* в 1968-69 годах – первая кругосветная, безостановочная гонка одиночек на яхтах – *прим. пер.*) была уникальной и навеки останется единственной в своем роде. Единственная цель гонки – первым обогнуть земной шар в одиночку без заходов в порты. Гонку даже сложно назвать гонкой в полном смысле этого слова: участники отправлялись в плавание по мере готовности, а правила так до конца никто и не сформулировал. Совершенно случайно, в один и тот же год девять человек решило попытать счастья в одиночной кругосветке. Френсис Чичестер (Sir Francis Chichester) и Алек Роуз (Alec Rose) показали возможность кругосветного плавания с остановкой в Австралии (Океании), бросив тем самым вызов остальным спортсменам, но никто не знал, способна ли лодка выжить в море на вдвое большей дистанции и при отсутствии помощи. Задача никому не казалась легкой, многие считали ее неосуществимой, но в этом то и заключается прелесть серьезного вызова. Настоящее удовлетворение приносят только значительные достижения и преодоление колоссальных трудностей.

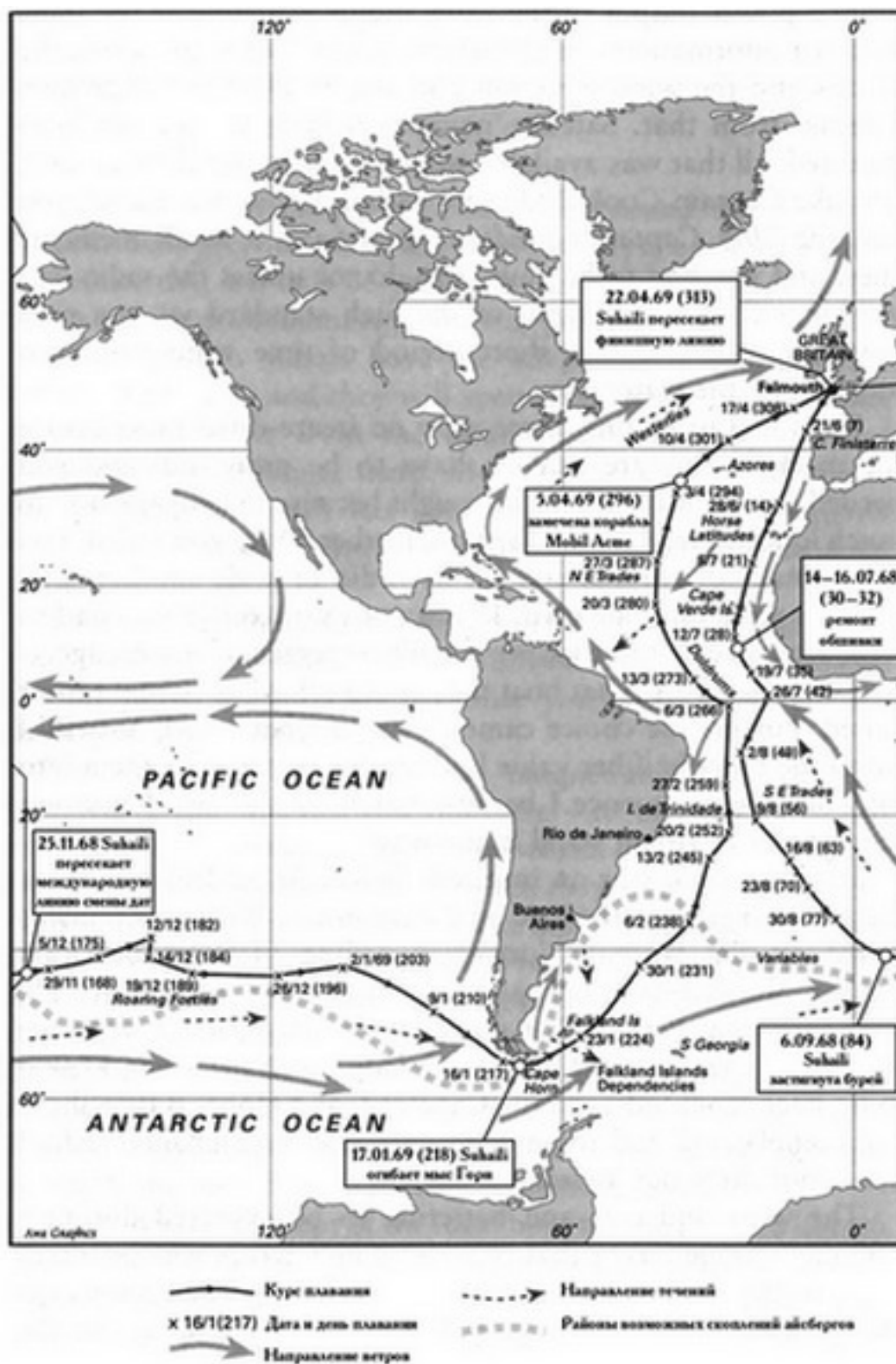
Не существовало никакой концепции лодки, идеально подходящей для подобного плавания, никакой специальной литературы, если не считать содержащуюся в лоциях Адмиралтейства информацию. Средства связи в то время еще оставались достаточно примитивными и отнюдь не надежными, передатчики работали на средних и высоких частотах, а сверхвысокие частоты почти не использовались в море – на мачтах все еще продолжали гореть сигнальные лампы. На установление связи с электроламповыми передатчиками береговых станций уходило иногда по восемь часов. Никакой информации о погоде не существовало в природе. Были барометр, облака над головой и направление ветра – параметры, по которым вы составляли собственный прогноз. Спутниковые системы навигации еще не были изобретены. В вашем распоряжении был тот же набор инструментов, что и у капитана Кука двумястами годами ранее – секстант и хронометр. Заболев, можно было воспользоваться советами из *Медицинского руководства капитана судна* и маленькой аптечкой. Если радиосвязь не работала, диагноз вы ставили себе сами. Качество одежды оставляло желать лучшего – непромокаемая ткань довольно скоро теряла заявленное качество.

Еда была консервированной, лиофилизированных продуктов на рынке еще не было. Консервы намного тяжелее и обращаться с ними приходилось бережно. Консервированная пища, по крайней мере, вдвое тяжелее лиофилизированной. Масса требующихся для длительного плавания консервов замедляла скорость движения судна. Во время плавания время от времени устанавливаешь радиосвязь с берегом или с проплывающим мимо судном, но в основном вы

предоставлены самому себе. Случись беда, и рассчитывать пришлось бы только на себя, в эту доисторическую эру отсутствия аварийных спутниковых радиомаяков.

Каждый решал сам, какая лодка ему подходит больше всего, или же какую лодку он может себе позволить. Мой выбор остановился на том, что я имел – на *Suhaili*. Я задолжал банку половину ее стоимости, но решил не доверять никому своей тайны, настолько захватившей меня, что я не позволил бы никому встать на моем пути.

Выбор *Suhaili* оказался крайне удачным. 32-футовой длины яхта не столь быстра, но ее конструкция, созданная американцем Уильямом Аткинсом (William Atkins) из компании *Eric*, базируется на дизайне знаменитых норвежских спасательных шлюпок Колина Арчера (Colin Archer). Она чрезвычайно прочна, судоводные качества ее превосходны и помимо всего прочего, *Suhaili* великодушна и всепрощающа.







Маршрут кругосветного, одиночного, безостановочного плавания Робина Нокс – Джонстона на яхте *Suhaili* (14.06.68–22.04.69)

Это карта мира, с обозначением названий, которые были в 1968-69 годах.

Одним из важнейших ее преимуществ, не считая того, что проплыв на ней 17 тысяч миль и обогнув мыс Доброй Надежды, я близко с ней познакомился, была ее относительная простота в эксплуатации, почти все задачи технического обслуживания яхты были мне по силам.

Естественный для 300-дневного плавания износ узлов и конструкций ставил в повестку дня непрерывный процесс техобслуживания и устранения неполадок, что не являлось непре-

одолимой трудностью для человека, прошедшего школу Торгового флота Ее Величества. Бескрайность просторов Южного океана обескураживает, но у меня уже имелся опыт прохождения на *Suhaili* сквозь штормовые шквалы.

Прочная, выносливая, пригодная для дальних плаваний, верная и надежная – вот вам портрет моей *Suhaili*.

## Благодарности автора

При подготовке *Suhaili* к плаванию, во время путешествия и после моего возвращения меня словом и делом поддерживали многие люди. Перечисляя имена некоторых из них, я не забываю и о тех, кто остается неназванным, но кому я адресую свою благодарность. Остается лишь надеяться на то, что эта книга, в какой-то степени поможет отдать долг, лежащий на *Suhaili* и на мне.

Своим путешествием я, главным образом, обязан Дэвиду Уотерхаузу и Джорджу Гринфилду; Дэвиду – тем, что он вселил в меня уверенность в успехе еще тогда, когда кругосветное плавание было чуть больше мечты, а Джорджу – тем, что он помог мечте материализоваться в реальность.

Молодой человек, как правило, лишен финансовых средств, требующихся для такого рода плаваний, поэтому в наше время ему неизбежно приходится заниматься поиском спонсоров. Я от души благодарю Дэвида Асколи из издательства *Cassell* и Майка Кристиансена из газеты *Sunday Mirror* в Лондоне, Чарльза Барнарда из журнала *True magazine* и Ларри Хьюза из нью-йоркского издательства *William Morrow*<sup>1</sup> за веру в *Suhaili* и в меня, позволившую им уговорить руководство компаний поддержать кругосветное плавание. Эта поддержка и завязавшаяся дружба с сотрудниками компаний стали неожиданным и чрезвычайно приятным бонусом путешествия.

На всем протяжении плавания персонал компании *British-India Steam Navigation Company* оказывал мне всестороннюю поддержку, как в море, так и на берегу. Без их помощи я навряд ли сумел бы благополучно вернуться домой.

Помощью в подготовке *Suhaili* к плаванию я обязан Дэвиду Уотерхаузу, Клайву Хендерсону, Майку Соутеру, Ричарду Карпентеру, Кену Паркеру, Брюсу Максвеллу, Биллу Раунтри, моему брату Майклу, Хейзелу Крессвеллу, Стелле и Джиму Френду, Уиллу Дизу, многим членам команды эскадренного миноносца *Duncan*, господину МакКею из компании *Mills&Knight*, Джиму Джонсу и морским кадетам с *Deptford*, членам труппы театрального центра в Бэкенхеме, Пэту Флюксу, сотрудникам судоремонтного предприятия в доках *Surrey Commercial Docks*, яхт-клуба *Newhaven Marina*, а также директорату порта Фалмута. Уильям Маконахи и Джордж Гардинер из компании *Marconi Marine*, Клифф Пирсон из газеты *Sunday Mirror* и Мэтью Джонстон с радиостанции *Baldock GPO Radio Telephone Station* главного почтового управления в Бальдоке блестяще справились с организацией моей радиосвязи с радиостанциями по всему миру.

До моего отплытия из Фалмута члены *Клуба поддержки Suhaili* – Кен Паркер из издательства *Cassell*, Брюс Максвелл, Билл Раунтри и Вик Робертс из газеты *Sunday Mirror* – полностью избавили меня от всех забот, так что я ничем кроме подготовки *Suhaili* к плаванию не занимался. Благодаря Его преподобию Дэвиду Робертсу и Рону Стрингеру из компании *Marconi Marine* я обрел дополнительную уверенность в своих силах. С особенной теплотой хочется поблагодарить Ди и Боба Бреннанов из отеля *Marine Hotel*, персонал гостиницы и многих ее постояльцев.

Во время моего отсутствия Иен Мюррей, Норман Александер и Джордж Гринфилд вели мои дела, причем намного более эффективно, нежели я это делал сам, когда находился дома.

В течение всего путешествия я получал огромную помощь со стороны радиостанции *GPO Radio Station at Baldock*, радиостанции Кейптауна – *Cape Town Radio*, новозеландских радиостанций *Radio Arawa* и *Land's End Radio*. Газета *Sunday Mirror* сделала все возможное для того, чтобы на протяжении всего плавания я получал новости из дома; за это я должен сказать

---

<sup>1</sup> В настоящее время – *Harper Collins*, прим. пер.

спасибо Брюсу Максвеллу, немало поработавшему для этого в Лондоне, Новой Зеландии и на Азорах, а также Нати Феррейра в Кейптауне.

После моего возвращения в Фалмут Клифф Пирсон и вся команда *Sunday Mirror*, Роберт Риддел из *Sunday Times*, Ди и Боб Бреннаны вместе со всем персоналом *Marine Hotel*, Джон Лодж, начальник порта капитан Эдвардс, командор Фокс из Королевского яхт-клуба в Корнуолле, судостроительная компания *Falmouth Boat Construction Co Ltd*, клуб болельщиков и последние в списке, но не менее важные для меня – моя сестра Диана, а также братья Дик, Крис и Майк, делали все возможное для того, чтобы помочь мне справиться с суматохой первых дней. Я благодарю также Гая Кроссли-Мигса и экипаж катера *Fathomer*, нанятого газетой *Sunday Mirror*, за эскорт для *Suhaili* на финишной прямой, равно как и капитана Эванса и экипаж яхты *Queen of the Isles*, зафрахтованной газетой *Daily Express*. Вспоминая проведенные в Фалмуте дни, я чувствую, что мне не хватает слов выразить всю глубину признательности мэру Алдерману, его супруге и госпоже Норман Фруттис, а также сотрудникам городского совета и всем горожанам за устроенный 22 апреля 1969 года праздник и за их доброе отношение ко мне, моим родственникам и друзьям.

При написании книги я пользовался советами и помощью Кена Паркера. Джил Пирсон выполняла всю машинописную работу, разбирала мои записи и перепечатывала их набело, так что уже на следующий день в моем распоряжении был превосходно отредактированный текст.

В заключение, мне хотелось бы отметить поддержку моих родителей, которую я ощущал при подготовке к путешествию, во время плавания и после возвращения домой. То, что пришлось перенести им, во многих отношениях оказалось наиболее трудным.

*Робин Нокс-Джонстон*

Доуни, Кент

июль 1969 года

## Suhaili

«Табарли строит тримаран<sup>2</sup>, – сказал мне отец однажды утром, – Как думаешь, это судно годится для трансатлантической гонки?»

За окном стоял март 1967 года, я наслаждался покоем в кентском доме своих родителей в Доуни, где проводил месячный отпуск перед тем, как приступить к выполнению обязанностей старшего помощника на *Kenya*. За пару недель до этого мы с моим братом Крисом и Хайнцем Фингерхатом привели *Suhaili* в Лондон, совершив плавание длиной 15000 миль от берегов Индии. Теперь *Suhaili* стояла на якоре в одном из илистых притоков Темзы, у Бенфлига, а я раздумывал, как с ней быть дальше.

«Не думаю, – ответил я, – тебе известны, какие то подробности?»

«Нет, но мне интересно, не собирается ли он побить время Чичестера<sup>3</sup>, а может быть, даже отправиться в *кругосветку* без остановок. Это ведь единственное в яхтинге, что до сих пор остается несделанным, все остальное уже проделано, не так ли?»

С этими словами отец отправился в свой офис, оставив меня наедине с чашкой кофе и моими мыслями. «Это единственное, что остается несделанным», – вертелось у меня в голове. Безостановочное кругосветное плавание – единственная *вершина* морских марафонов, все еще остававшаяся непокоренной. Чичестер заходил в Австралию и Алек Роуз<sup>4</sup> собирался сделать то же самое. Кто первым отправится в безостановочное кругосветное плавание в одиночку? Рано или поздно это случится и было бы резонно предположить, что Табарли, – сильный и опытный яхтсмен, – планирует подобное плавание. Он был способен на такое. Его незаурядное мастерство проявилось еще в 1964 году, во время трансатлантической гонки на одинокках. Мне запомнилась шумиха, поднятая французскими газетами, которых успех соотечественника привел в исступление. «Француз повелевает англосаксонским океаном», – кричала *Paris-Match*, делая вывод о превосходстве французских моряков над участниками *Island Race*<sup>5</sup>. Помню, кровь кипела в моих жилах, когда я читал эту статью, а теперь перед глазами мелькали кошмарные заголовки, которыми станут упиваться французы, окажись Табарли первым человеком, в одиночку обогнувшим земной шар без заходов в порты. Случись такое – поднимется шумиха, которая не закончится никогда.

Правда, не существовало никаких свидетельств того, что Табарли планирует путешествие, но с другой стороны, ему это было по силам, да и в любом случае, рано или поздно кто-нибудь замахнулся бы на такое. Было бы справедливо, если первым оказался бы британец.

Но кто отправится в плавание? Все известные одиночники либо были уже в море, либо готовились к другим путешествиям. Мог ли я стать этим человеком? Ясное дело, что не на *Suhaili*, она была слишком мала. Несмотря на то, что я прекрасно узнал ее, и она уже стала частью меня, я не смел надеяться угнаться на ней за Табарли. Для этой работы мне понадобилась бы новая лодка, а лодки стоили больших денег. Возможно, я смог бы позволить себе покупку новой лодки, но для этого пришлось бы продать *Suhaili* или найти спонсора.

Я начал размышлять над трудностями одиночного путешествия, которое продлилось бы от семи до десяти месяцев. Половина этого времени ушла бы на плавание в *Ревуицх сороковых*

---

<sup>2</sup> Эрик Табарли (Eric Tabarly) (1931–1998) – известный французский яхтсмен – прим. пер.)

<sup>3</sup> Фрэнсис Чичестер (Sir Francis Chichester) (1901–1972) – авиатор и моряк, первым совершивший одиночное кругосветное плавание по *маршруту чайных клиперов* – прим. пер.

<sup>4</sup> Алек Роуз (Sir Alec Rose), (1908–1991) – торговец фруктами и владелец тепличного хозяйства, страстный любитель одиночных плаваний – прим. пер.

<sup>5</sup> Гонка на яхтах вокруг английского острова Уайт (Isle of Wight) – прим. пер.)

широтах Южного полушария, вдали от оживленных торговых маршрутов. Случись беда – на помощь рассчитывать не стоило бы.

Интересно, смогу ли я вынести столь долгое одиночество или сойду с ума? Трудно было ответить на этот вопрос, ведь до этого мне еще не приходилось оставаться в одиночестве, более чем на 24 часа. Правда, меня не долго занимал этот вопрос. Неожиданно даже для самого себя, я пришел к выводу о его несущественности, тут же осознав, что попался на крючок.

Корни нашей семьи находятся в Ольстере и в Англии. Предки отца – Ноксы и Джонстоны – были пресвитерианскими фермерами, переселившимися в начале 17-го века с Шотландской низменности в Ирландию. Согласно семейному преданию, одним из наших Ноксов считается Роберт Нокс (1640–1720), чей портрет висит в зале Королевы в Национальном морском музее в Гринвиче. Говорят, я на него похож. Находясь, как и его отец, на службе в *East India Company*, он провел в плену на острове Цейлон около 20 лет, в течение которых ему приходилось изыскивать способы выживания – порой, довольно необычные – так, он овладел искусством вязания шапочек, которые сбывал, разъезжая по всему острову. В конце концов, Роберт Нокс сумел совершить свой знаменитый побег, и после отставки с поста командира флота *Компании Джона* (*John's Company* так часто называли *East India Company*), он написал первую англоязычную историю острова Цейлон – этот труд ценится до сих пор. У нас в семье существует также достаточно темное предание об одном из Ноксов, который был последним пиратом, жизнь которого оборвала виселичная петля на западном побережье Шотландии. Впрочем, помимо этих трех, Ноксы и Джонстоны не имели никакого касательства к морю.

Предки со стороны матери – Кри (Crees), несмотря на свою шотландскую фамилию, были юристами из Стоктон-на-Тизе, переехавшими на юг в кентский Бекенхэм. Не знаю, насколько мой дедушка, капитан военно-морского флота Т. Кри (T.Cree, R.N.), являет собой генетическое обоснование принятия мной решения отправиться в кругосветку.

Действительно, отцу до войны пришлось поработать в офисе компании, занимавшейся морскими перевозками, но верно и то, что из пяти детей – моих младших братьев Дика, Криса, Майка, сестры Дианы и меня – только во мне проявилась склонность к карьере на море.

Я родился в день Св. Патрика, 17 марта 1939 года, что привело в состояние восторга моего деда со стороны отца, в честь которого я был назван Уильямом-Робертом – с обязательным добавлением Патрика (William-Robert-Patrick), конечно же. Во избежание недоразумений меня всегда звали Робинот (Robin).

О войне я помню совсем немного. Наш дом в Нью-Брайгоне недалеко от Ливерпуля разбомбили и я помню, как в ту ночь, когда двигатель немецкого снаряда Фау решил заглохнуть прямо над крышей тетушкиного дома, меня подняли ночью с постели и понесли, укутанного в стеганое одеяло, в бомбоубежище. Еще я помню приезд на побывку отца после того, как он был ранен в Антверпене. Вот, собственно и все, что отложилось в моей памяти о Второй Мировой войне.

Потеряв пристанище в Нью-Брайтоне, мы переехали в Хезуолл, расположенный в устье реки Ди, где впервые в моей жизни, я проявил интерес к лодкам и кораблям. Когда мне было четыре года, я соорудил свой первый плот. Материалом для плота послужили дощечки от ящиков из-под апельсинов, которые мне пришлось тащить до берега целую милю. Спуск на воду прошел успешно, но стоило мне только взобраться на борт, плотик немедленно пошел ко дну.

Следующей моей лодкой стало 10-футовое каноэ, над постройкой которого я трудился на мансарде дедушкиного дома. Мне было уже четырнадцать лет и я посещал дневную школу в Беркхэмстеде. Каноэ тоже потонуло, не выдержав заводских испытаний на Гранд-Юнион-Канале<sup>6</sup>, – факт, обнародование которого уже не повредит моим отношениям со спонсорами

---

<sup>6</sup> Grand-Union-Canal – самый длинный канал в Великобритании протяженностью 385 км, соединяет Лондон с Бирмингемом – прим. пер.

кругосветного плавания. Впрочем, когда мы привезли каноэ в Селси, в Сассексе, ее судходные качества не вызвали сомнений, о чем свидетельствует опубликованная в *Junior Express* фотография лодки и ее гордого владельца.

В возрасте 17 лет я принял решение о поступлении на военно-морскую службу, для чего мне необходимо было успешно сдать экзамены в Комиссии по делам гражданской службы. Я получил хорошие оценки по географии и истории, но срезался по физике – обязательному предмету для желающих поступить на флот. Раздумывая над этой моей неудачей сегодня, когда физика стала составной частью моей повседневной жизни, причем увлекательной, доставляющей удовольствие частью, я прихожу к выводу, что причиной поражения стала моя неспособность применять на практике теоретические познания, полученные в процессе усвоения школьной программы. Отличительной чертой моего характера было нежелание выполнять неинтересующую меня работу. Я делал все от меня зависящее для того, чтобы увильнуть от нее, хватаясь подчас за более трудные, даже опасные задачи, которые казались мне достойными внимания. С годами я, в некоторой степени, сумел справиться с этим недостатком, но видимо, не до конца. В процессе подготовки *Suhaili* к кругосветному плаванию, это мое качество иногда приводило моих друзей в отчаяние. Перечитывая вновь при написании этой книги дневник времен доводки *Suhaili*, я наталкиваюсь на последствия присущей мне тактики поведения и на все те же сознательные усилия по ее преодолению. Однако, к моему удовольствию, я считаю также

что единственным способом избавиться от депрессивного состояния, в которое я погружен в настоящее время, является, по-возможности, более полная занятость повседневной текучкой. Поэтому, я тщательно вычистил всю нарезку винтовых домкратов и смазал их *стокгольмским дегтем*<sup>7</sup>. Затем были отполированы и выкрашены олифой вентиляционные клапаны. По ходу я смазал и тронутые ржавчиной приводные соединения... – 9 июля 1968 года, 25-ый день плавания.

Провалив экзамены в Комиссии по делам гражданской службы, я оказался перед выбором: либо ждать следующих экзаменов – без гарантии того, что я их выдержу, либо идти учеником на торговый флот. К счастью, я предпочел второй сценарий и поступил на учебный корабль *Chindwara*, принадлежавший компании *British India Steam Navigation Company*. Учебные курсы по подготовке кадетов находились в доке *Royal Albert Dock* в Лондоне.

Команда *Chindwara* – одной из двух 7500-тонных грузовых судов, была почти полностью укомплектована кадетами компании. На борту нас было около сорока человек, работавших под руководством офицерского состава и боцмана *Берти* Миллера, который уже тогда являлся ходячей легендой компании. Если руководитель курса обучения Дэвид Колли был ответственен за наше успешное прохождение сквозь лабиринт теоретических и технических знаний, требующихся офицерам торгового флота, то Берти должен был сделать из нас моряков. Берти, из которого энтузиазм и энергия били ключом, знакомил нас с узлами и сплеснями, такелажем и парусами, учил правильно держать в руке малярную кисть и делать тысячу разных вещей, отличающих моряка от простого человека. Он научил нас уважительному отношению к рабочему материалу и инструментам. Берти всегда проявлял огромное беспокойство относительно того, как именно мы приступаем к работе и как завершаем ее. В его мировоззренческой системе не было места дрянной, низкопробной работе. Ничто не ускользало от его дотошного взгляда и довольно скоро мы пришли к убеждению, что плохо выполненная работа не стоит усилий, на нее затраченных и не приносит никаких дивидендов.

---

<sup>7</sup> *Stockholm tar* – сорт высококачественного соснового дегтя, используемого на флоте – прим. пер.

Три увлекательных года я проплавал на *Chindwara*., курсируя между Лондоном и восточноафриканскими портами. Затем, после прохождения практики на других судах компании, в октябре 1960 года я выдержал экзамен на получение сертификата Министерства транспорта, который наделял меня правом работать вторым помощником капитана. Сначала я плавал на грузопассажирском корабле компании *Dwarka*, курсировавшем между Индией и портами в Персидском заливе. К этому времени я уже был помолвлен, а год спустя, получив сертификат первого помощника капитана, женился.

Мы поселились в Бомбее и я поступил третьим помощником капитана на *Dumra*. Со мной на корабле дополнительным третьим помощником плавал еще один кадет с *Chindwara* Питер Джордан. Вместе с ним мы разработали план покупки *day*<sup>8</sup>, на которой собирались плыть домой в Англию. Однако довольно быстро мы сообразили, что шансов продать ее в Англии, практически нет, поэтому, сколь ни соблазнительной была перспектива путешествия на судне времен Синдбада, с практической точки зрения инвестиция была обречена на провал. Поэтому мы решили заняться постройкой яхты, которую можно было бы использовать при подводном плавании и фотографировании, что как мы надеялись, окупило бы наши дорожные расходы. После возвращения в Англию мы продали бы яхту.

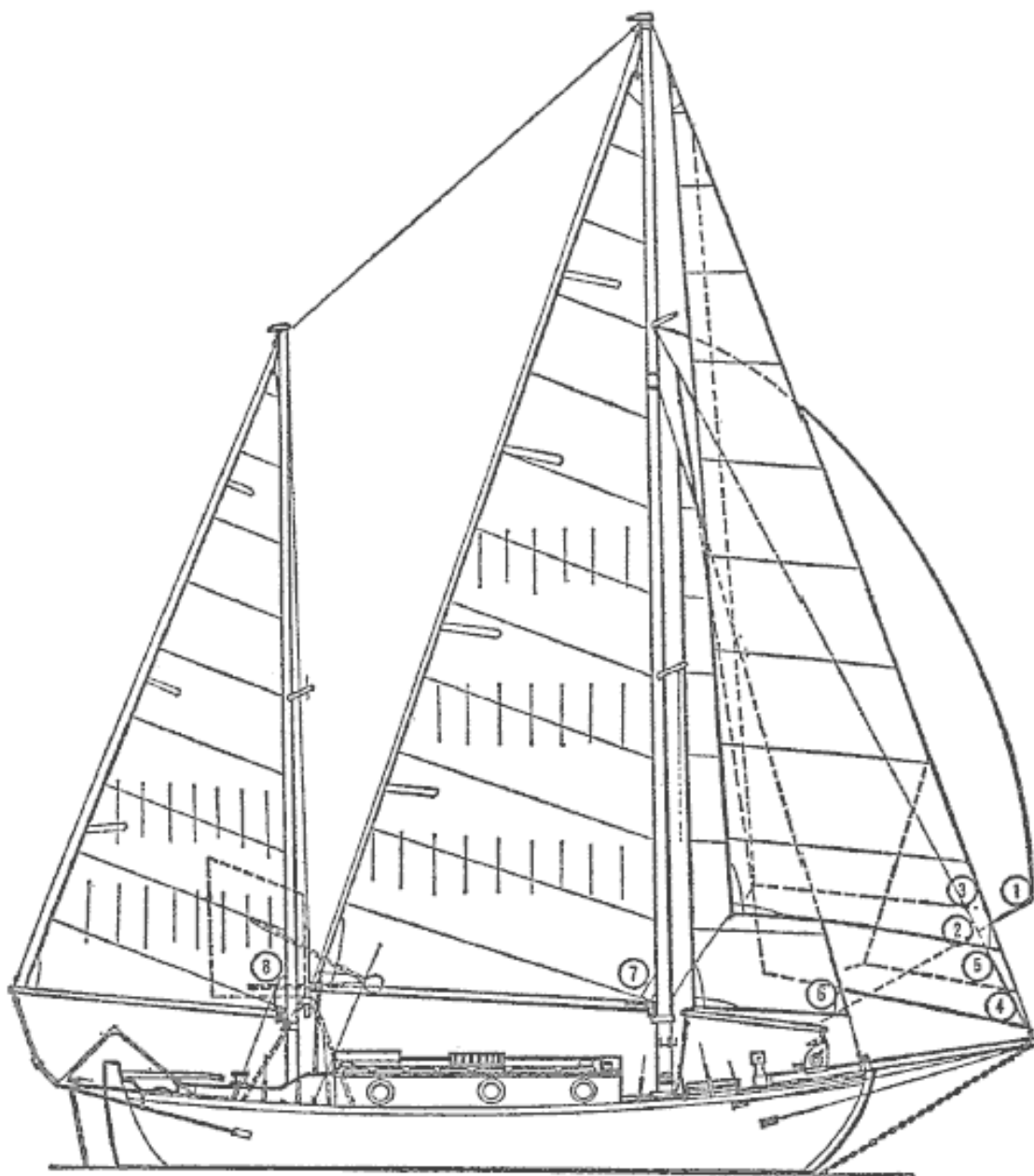
Наш выбор был сделан в пользу семейной яхты, подходящей для плавания в открытом океане. Мы засели за журналы и книги по яхтингу, стараясь выбрать подходящий проект. Остановившись на кече<sup>9</sup>, мы отправили письмо в Пул, в Дорсете, где находилась штаб-квартира фирмы, рекламировавшей *полные проекты и бесплатные консультационные услуги*. Мы получили от них совершенно не то, на что рассчитывали – проект достаточно старомодного кеча, к которому прилагалось два варианта парусов, один гафельный и один бермудский. План такелажной оснастки отсутствовал. Впрочем, поскольку мы обязательно должны были поймать северо-западный муссон следующего года, не было резона ввязываться в длительную переписку. У нас уже был проект прочной и устойчивой лодки, которая подходила нам больше, нежели тонкая быстроходная красавица.

---

<sup>8</sup> *Dhow*, одномачтовое арабское каботажное судно – прим. пер.

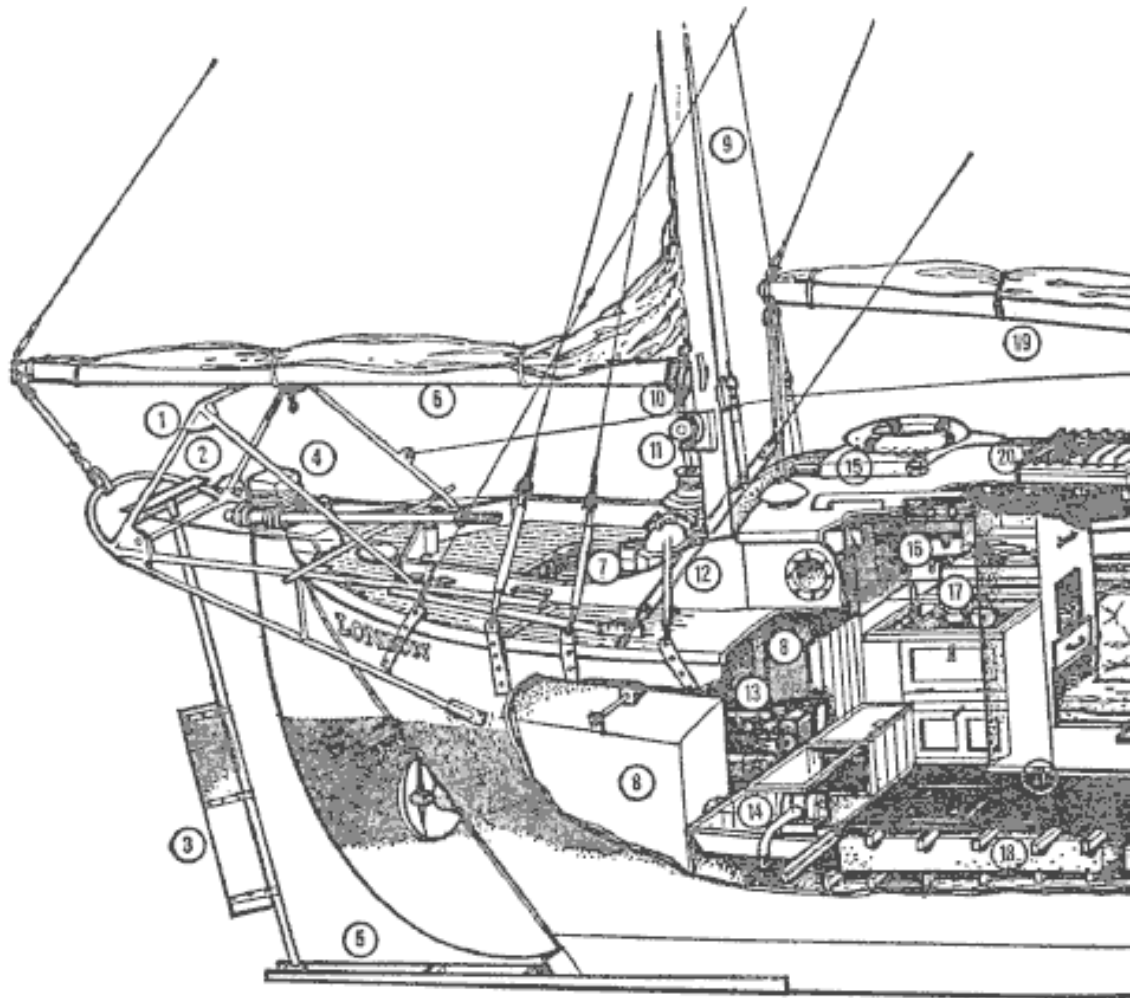
<sup>9</sup> *Ketch*, кэч – небольшое двухмачтовое судно – прим. пер.





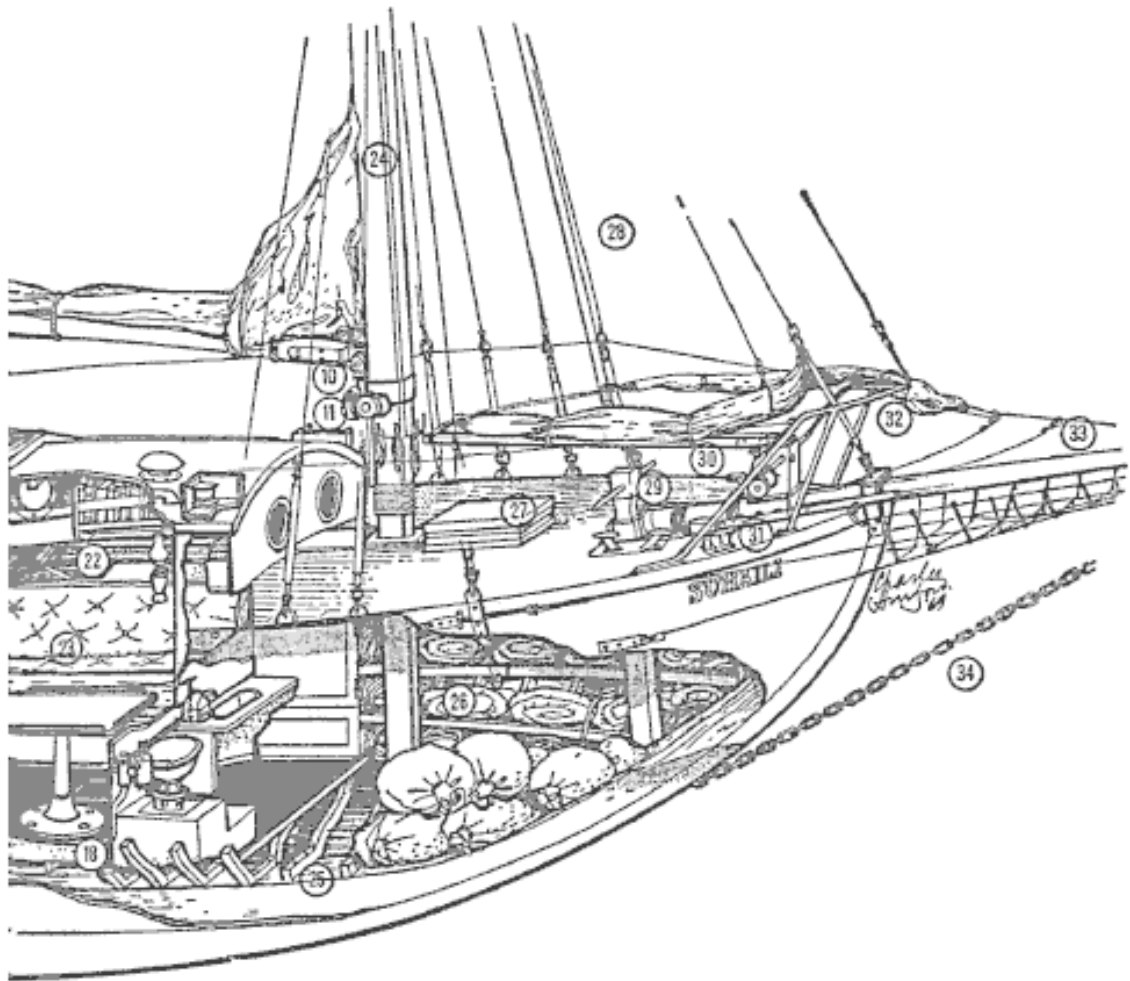
**Схема и список парусного вооружения яхты (видны изменения связанные с расположением рулевого автоуправления *Admiral*)**

1. Спинакер, 1 шт. (270 кв. футов);
2. Быстрый кливер (*Big Fellow*), 1 шт. (220 кв. футов);
3. Быстрый кливер (*Little-un*), 1 шт. (180 кв. футов);
4. Кливер, 3 шт. (135 кв. футов);
5. Штормовой кливер, 1 шт. (40 кв. футов);
6. Стаксель, 2 шт. (84 кв. футов);
7. Грот, 2 шт. (300 кв. футов);
8. Бизань, 2 шт. (147 кв. футов).



1. Кормовой релинг;
2. Рукоять автоуправляемого румпеля;
3. Перо автоуправляемого руля;
4. Конечная обвязка головки руля с румпелем;
5. Опора для штанги автоуправляемого руля;
6. Бизань-гик;
7. Кокпит;
8. Топливный бак;
9. Кормовая бизань-мачта;
10. Вертлюжный штырь;
11. Фаловая лебедка;
12. Ходовой конец оснастки, блок;
13. Моторный отсек;
14. Трюмная осушительная помпа;
15. Входной люк в каюту;
16. Полка для посуды;
17. Камбуз (радио и штурманский стол напротив, см. следующий рисунок);
18. Бак для питьевой воды;

- 19. Гик грот-мачты;
- 20. Световой люк;
- 21. Основная каюта;



#### Общее устройство, данные и характеристики яхты *SUHAILI*

- 22. Спальное место-койка, подвесная;
- 23. Спальное место-диван;
- 24. Грот-мачта;
- 25. Днище;
- 26. Носовая каюта;
- 27. Носовой люк;
- 28. Дополнительный гик, крепящийся к вантам, по левому и правому борту;
- 29. Средняя стойка шпренгельной балки;
- 30. Стаксель-гик;
- 31. Хайфилдский рычаг, гандшпуг;
- 32. Релинг;
- 33. Бушприт;

#### 34. Ватерштаг

*Название яхты: SUHAILI*

*Дата и место регистрации: 8-1965, Лондон*

*Тип яхты: Бермудский кеч*

*Идентификационный код: MNYU*

*Грузовместимость: 14 тонн*

*Брутто: 9,72 тонны*

*Нетто: 6,29 тонны*

*Наибольшая длина яхты (LOA): 44 фута*

*Длина корпуса яхты (hull LOA): 32 фута и 5 дюймов*

*Длина корпуса яхты по ватерлинии (LWL): 28 футов*

*Ширина яхты: 11 футов 1 дюйм*

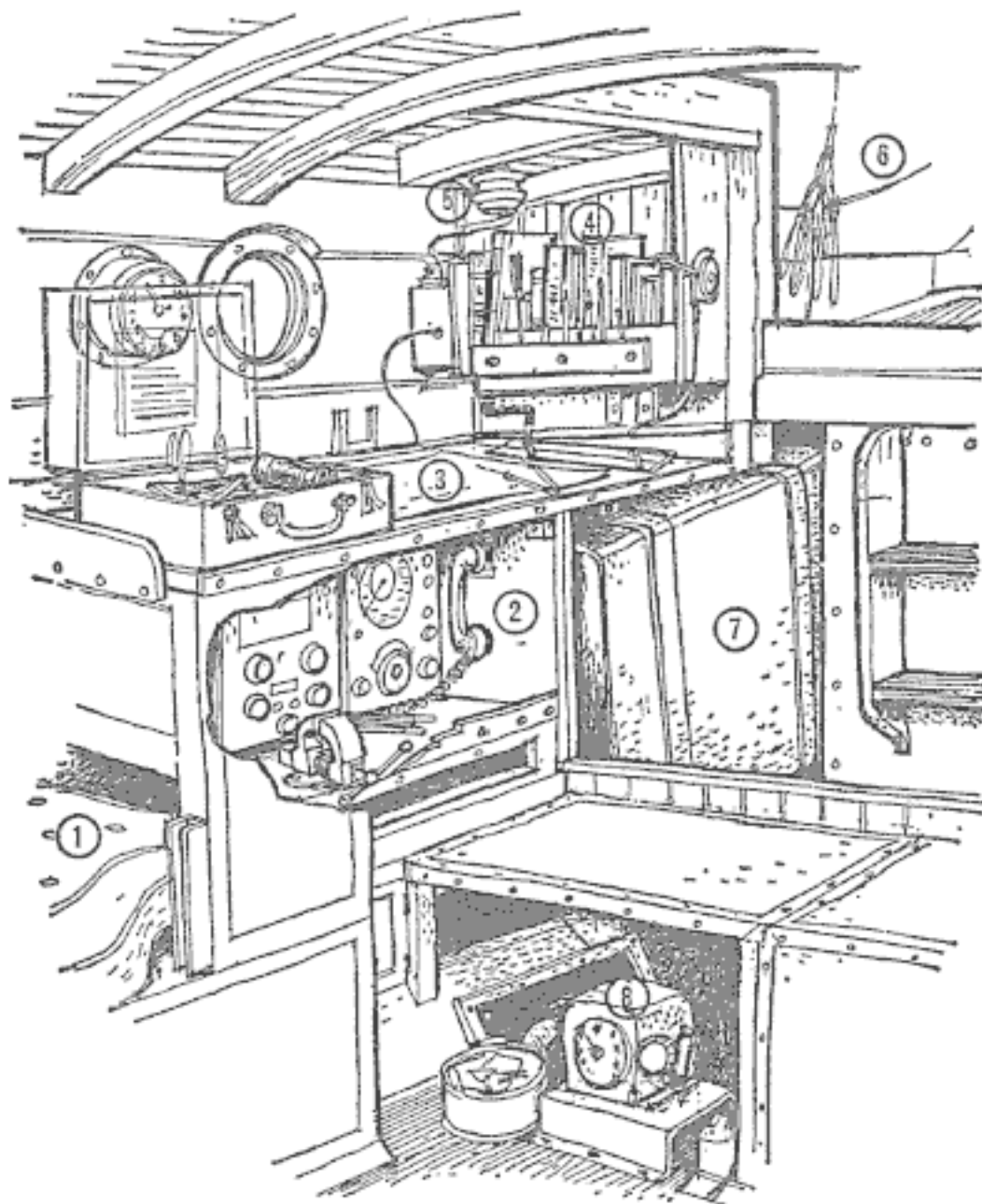
*Осадка: 5 футов 6 дюймов*

*Вес железного (балластного) килля: 2,25 тонны*

*Место и дата постройки: мастерская Колаба,*

*Бомбей, Индия, 1964-65 г.*

*Общая площадь парусов: 666 кв. футов*



**Вид правого борта, каюта шкипера, вид на корму**

1. Спальное место-диван с пазами для бортика;
2. Радио;
3. Штурманский стол для навигационных карт;
4. Навигационные инструменты и книги;
5. Внутреннее подключение к антенне;
6. Вход в каюту;
7. Вход в моторный отсек, виден топливный бак по правому борту;
8. Трюмная осушительная помпа.

Пришлось смириться с отсутствием плана такелажа, удовлетворившись обещанием, что он будет предоставлен в рамках *бесплатных консультационных услуг*. Времени оставалось в обрез, поэтому мы сами составили проект такелажа, воспользовавшись информацией, почерпнутой из книг *Оснастка и такелаж яхт* – Дугласа Филиппс-Берта и *Плавание под парусом* – Эрика Хискока.

Одно из преимуществ судостроительства в Индии – наличие относительно дешевого индийского тикового дерева, хотя и уступающего по качеству бирманскому тикку, но все же являющегося одним из лучших материалов для постройки лодки. Кильсон, 25-футовый брус, привезли на стапель мастерской Колаба в ноябре 1963 года, и закипела работа. Индийские плотники не изменяют традиционным методам работы и инструментам, а в Бомбее существует многовековая традиция постройки деревянных судов. Всего в полумиле от того места, где делалась наша лодка, в 1819-21 годах мастер Вадья построил из индийского тика 84-пушечный линкор второй линии *Ganges*. Помимо прочности, преимуществом тика было и то, что он трудно раскалывался, а на деревянных военных кораблях одной из главных причин ранений были разлетающиеся после взрыва щепки. *Ganges* был последним действующим парусником на британском флоте, а после списания в 1861 году, корабль положил начало знаменитой серии учебных судов *Ganges*. По знаменательному совпадению, тридцать три года *Ganges* базировался в Фалмуте. Корабль оставался в строю до 1929 года, когда он, – к тому времени называвшийся *Imregnable III* – был продан. Еще до *Ganges* на верфи Вадья был построен *Trincomalee* – в 1817 году, который, как и *Foudroyant*, все еще можно увидеть в Портсмуте. Четырьмя годами ранее с тех же самых стапелей сошел на воду *Cornwallis*, которым командовал сэр Эдвард Пеллью, фигурирующий в романах Форестера о легендарном капитане Хорнблоуэре.

При постройке нашего кеча использовались тесло, лучковая дрель и другой инструмент индийских корабельных плотников, предки которых в девятнадцатом веке пользовались такими же орудиями, строя деревянные парусники для королевского флота. Мы заворовано наблюдали за движениями индийских умельцев, тесла которых выдавали стружку тоньше любого современного рубанка. Лодка почти целиком была построена из тика – киль, обшивка, шпангоуты, палуба и каюта. О степени прочности судна можно судить хотя бы по тому, что стрингеры, продольные ребра жесткости, были 6 на 6 дюймов, а толщина всех досок обшивки 1,25 дюйма. Когда *Suhaili* спустили на воду, она тут же погрузилась на два дюйма ниже проектной ватерлинии.

Ее мачты и рангоуты были сделаны и прочной кашмирской сосны, а фитинг и крепежные детали из оцинкованной стали, отлитый из двух секций железный киль весом 2,25 тонн был закреплен четырнадцатью огромными килевыми болтами толщиной в 2 дюйма. Два бака для воды вместимостью 48 и 38 галлонов были изготовлены в Бомбее, но с приобретением двигателя, парусов, провода и нейлоновых такелажных канатов, гальюна, лебедек и остального фитинга у нас возникли проблемы. Однако, благодаря посредничеству председателя правления компании *British India Steam Navigation Company* Кеннета Кэмпбелла, находящийся в отпуске в Англии Питер получил разрешение на провоз всего этого багажа на обратном пути в Индию. Мы сделали выбор в пользу 38-сильного двигателя *Captain Diesel*, произведенного компанией *BMC – British Motor Corporation*, поскольку считали, что во время плавания нам потребуются резервные мощности. У нас было два кливера, стаксель, грот и бизань все производства компании *Jeckells* в Роксхэме. Позже, когда к нам присоединился еще один третий помощник – Майк Ледингхэм, мы смогли позволить себе и спинакер. Его мы заказали в компании *Cranfields* из Бёрнхэм-на-Крауче, парус был доставлен по воздуху в Бомбей через 10 дней после того, как мы его заказали.

Постройка лодки, к сожалению, продвигалась медленно, она не была спущена на воду даже к сентябрю 1964 года, на который мы намечали наше отплытие от берегов Индостана. В

то же время, моя брачная жизнь вконец расстроилась – мы с женой разошлись и она улетела в Англию.

19 декабря *Suhaili*, так арабские моряки называли юго-восточный ветер в Персидском заливе, была спущена на воду госпожой Мунирой Юсуф, супругой кувейтского консула, которая согласно местному обычаю, разбила о борт кокос. В продолжение всей этой церемонии строившие судно рабочие распевали традиционные, мантрические песнопения.

К февралю 1965 года стало ясно, что вследствие различных задержек мы пропустили северо-восточный муссон. Кроме этого, давала о себе знать нехватка денег, а Питер и Майк уже находились в цейтноте: им нужно было срочно попасть в Англию. Однако, в конце концов, Питер улетел в Австралию, где впоследствии благополучно женился и осел, а Майк волею судьбы оказался в Новой Зеландии. Заняв деньги у родителей, я выкупил доли Майка и Питера в *Suhaili*, поставил ее на прикол и возвратился в

Англию для получения сертификата и прохождения пятимесячной пробации в качестве офицера военно-морского резерва Соединенного королевства.

Я владел недостроенной лодкой, за которую была уплачена лишь половина стоимости, находилась она в 10000 милях от места, где я бы желал ее видеть и у меня не было команды для того, чтобы привести ее домой. Мне удалось достать требующиеся для оплаты работ порядчика деньги и уговорить присоединиться ко мне моего брата Криса, а также Хайнца ради-ста, вместе с которым мы плавали по Персидскому заливу на *Santhia*. Встретившись в ноябре в Бомбее и оснастив судно всем необходимым в доке *Mazagon Dock*, 18 декабря мы вышли в море. Ближайшей целью был порт Мускат на противоположном берегу Аравийского моря. Из Муската мы отплыли в Дурбан с заходами в Салалу, Момбасу, Занзибар, Дар-эс-Салам, Мтвару, Бейру и Лоренсу Маркиш. Поскольку нам не хватало денег для пополнения припасов, в апреле 1966 года пришлось поступить на работу. Крис нашел себе место в офисе дурбанской страховой компании, Хайнц стал радистом на корабле, а я принял под свою команду небольшое каботажное судно. В октябре мы уже были готовы к переходу до Кейптауна, но сломалась грот-мачта. Новая полая мачта из сосновой древесины была установлена лишь к концу ноября, после чего мы отправились в Кейптаун с заходом в Ист Лондон. 24 декабря *Suhaili* вышла из кейптаунской бухты и после 74-дневного безостановочного плавания встала на якорь в Грей-всенде.

*Suhaili* доказала, что обладает прекрасными мореходными качествами – благодаря прекрасной *балансировке*, она была способна подолгу идти в крутом бейдевинде, не требуя от нас особого внимания. Мачты и реи были слишком тяжелы, поэтому ее крены иногда провоцировали адреналиновые выбросы в кровь, но она была прочной и надежной. Помимо всего прочего, в день *Suhaili* преодолевала в среднем 112 миль, это большее расстояние по сравнению с тем, на что мы рассчитывали.

Яхт-клуб Бенфлига, в членах которого я состоял, помог решить вопрос с местом у причала для *Suhaili*. Я отправился в офис компании *British India Steam Navigation Company*. Как оказалось, *Kenya* возвращается из Восточной Африки лишь через месяц, поэтому мне был предоставлен отпуск. Я часто думаю, что случилось бы, предоставь мне компания место на корабле немедленно после моего возвращения домой.

## Сделать и улучшить

Для кругосветного плавания мне требовалась прочная и простая в управлении лодка. Поскольку я собирался двигаться быстро, ее длина по ватерлинии должна была быть по возможности большей, ведь теоретически максимальная скорость корабельного корпуса зависит от его длины. Стоимость её постройки и оснастки должна была быть просто смехотворной, ибо больших денег у меня не было. Впрочем, особой оригинальностью это требование не грешит: каждый владелец яхты желает невозможного за мизерную цену. Однако, существенная часть расходов уходит на отделку и нарядный интерьер, поэтому я полагал что, отказавшись от приятных, но необязательных излишеств, я смогу позволить себе достаточно большую лодку.

Я обсудил это с моим старым другом Дэвидом Уотерхаузом, который, хотя и не претендует на звание великого яхтсмена, тем не менее, знает все о происходящем в мире яхтинга. Он, в принципе, согласился с моей идеей, но предложил обсудить ее с инженером кораблестроителем перед тем, как двигаться дальше.

В начале апреля он повез меня к Колину Мади, которому мы представили наши соображения. К чести Колина, услышав, сколько денег я собираюсь вложить в дело, он даже не моргнув глазом, достал чертежный планшет и тут же набросал эскиз. Через неделю у нас на руках уже был проект симпатичной 53-футовой яхты со стальным корпусом, которая весила менее 7 тонн. Предлагалась, мягко говоря, нестандартная система конструирования. У лодки имелись скулы, для закругления которых Колин намеревался врезать в каждую скулу по трехдюймовой трубе, соединив ее сварным швом с обшивкой. Что касается рангоута и парусов, то предлагалось установить две мачты с яхт класса *Dragon*, что, как я думаю, в смысле парусной оснастки превращало суденышко в шхуну. Это означало не только возможность покупки уже готового изделия для *Dragon*, что давало экономию денег, но и делало фигтинг мачт взаимозаменяемым. По моей просьбе в проект было внесено изменение: спинакер был заменен на фок-мачту, управлять которой, по моему мнению, было намного проще.

Теперь у нас был готовый проект, но перед тем, как двигаться дальше, надо было выяснить на верфи, во сколько обойдется постройка. Это стало самым интересным этапом всего процесса. Некоторые судостроительные компании вообще отказались предоставить смету, другие, после длительных уговоров, называли такие цифры, которые привели бы в замешательство даже миллионера. Но, в конце концов, мы отыскали верфь в Вулвиче на берегу Темзы, специализирующуюся на постройке барж и каботажных судов. Руководство верфи не только назвала вполне приемлемую цену – 2800 фунтов стерлингов, но и высказала заинтересованность в проекте. Обойдись мне корпус в 2800 фунтов, я бы смог получить готовую яхту тысяч за пять – фантастика! Интерьер меня не особенно волновал. Колин и я верим в то, что энергия водной стихии, затрачиваемая на сжатие корпуса, возвращается в море. Для того чтобы противостоять ей, мы собирались встроить внутрь лодки целый каркас из брусков. Койку и камбуз я собирался сбить из досок самостоятельно, равно как и несколько шкафчиков для пищевых продуктов. Остальное пространство должно было быть заполнено шумопоглощающей полистироловой пеной – это сделало бы лодку практически непотопляемой.

Для всего этого мне надо было 5000 фунтов стерлингов. С равным успехом можно было бы сказать, что мне надо на Луну. Единственным моим активом была *Suhaili*, но даже если бы я сумел продать ее за пять тысяч, то остался бы еще должен 2000 фунтов, которые мне в свое время пришлось занять для оплаты постройки. Дэвид считал, что нужно заняться поисками спонсора. Перед тем, как поступить на *Kenya*, я передал *Suhaili* в руки брокера, после чего приступил к составлению и рассылке по адресам различных компаний писем, в которых подробно описывал наработанный опыт мореплавания и планы на будущее. Понимая, что другие, так же как и я собирающиеся в кругосветку, ускорят свои усилия, как только узнают о моих планах, в



письмах я немного темнил – заявляя о намерении отправиться вокруг света, я писал, что моей первоочередной задачей является участие в трансатлантической гонке на одиночных яхтах. Это было сущей правдой, как и то, что после пересечения финишной линии я продолжил бы плавание без остановки в Америку.

Было трудно контролировать ход событий и одновременно находиться в море, поэтому Дэвид взял на себя труд ведения моих дел. Огги буксовали на месте. Невозможно продать яхту, если на нее нет покупателя. Лето подходило к концу, реальных предложений по *Suhaili* не поступало, зато начали приходить ответы на мои письма – все с вежливым *нет*. Мало-помалу меня стала покидать надежда.

Ближе к концу года я предпринял отчаянную последнюю попытку решить проблему финансирования. Я написал письмо господину Гарри Спэнтону, директору компании *British India Steam Navigation Company*, с просьбой рассмотреть вопрос о спонсировании моего путешествия. На следующий день мне позвонили и попросили придти в главный офис, где я просидел в приемной не менее часа. Затем появился старший офицер Морской таможенной инспекции капитан Лэттин. Он потратил на меня целое утро – изучал план, проверял расходы и давал советы касательно дальнейшего урезания издержек. Его отчет был отправлен членам совета директоров, неделю спустя меня вызвали для того, чтобы объявить о решении. Оно было негативным. Компания не располагала избыточными средствами и они не считали возможным убедить акционеров в целесообразности дополнительных расходов. Исход всего дела не оказался неожиданностью, спасибо хоть за то, что ко мне отнеслись серьезно и честно выслушали. Кроме того, советы капитана Лэттина уже сами по себе сделали попытку стоящей. Господин Спэнгон задал вопрос о моих дальнейших планах. Я ответил, что полон решимости отправиться в кругосветку и если не смогу купить новую лодку, то отплыву на том, что имею – на *Suhaili*. «Как бы вы ни поступили, будьте осторожны», – ответил он.

Решение не было принято сгоряча. Когда начали приходить ответы на мои запросы о спонсорской помощи, я начал размышлять над тем, как быть, если так и не сумею отыскать спонсора. Ответ напрашивался сам собой: плыть на *Suhaili*. Ничего больше у меня не было. Способность *Suhaili* совершить длительное плавание не вызывала никаких сомнений. Единственная проблема заключалась в ее относительной тихоходности – в этом она уступала современным яхтам. С другой стороны, существенным преимуществом следовало считать то, что я прекрасно знал ее. Прожив в ней 2 года, я знал ее как собственную ладонь. Ходовые характеристики не представляли для меня никакой тайны. Она была *живой* лодкой и не было никакой надобности в длительных и всесторонних испытаниях с целью устранения всех тех мелких шероховатостей, которые всегда имеются у новых лодок. Все уже было сделано во время плавания из Индии. То, что *Suhaili* была проверенной лодкой, уже само по себе стоило нескольких сотен миль путешествия вокруг света. Однако, стоящая на приколе в узком устье Бен-флига *Suhaili* нуждалась в тщательном ремонте и переоборудовании. Естественно, требуемые для всего этого деньги отсутствовали. Мне удалось скопить достаточно для того, чтобы купить поддержанный автомобиль Austin Mini и заплатить Колину за все сделанное им в течение восьми месяцев, во время моего пребывания на *Kenya*. Даже продав Мини, я не смог бы позволить себе новый комплект парусов.

А *Suhaili* во многом нуждалась. Ее надо было покрасить, предварительно выскоблив и заделав трещины пластичным материалом, лодке требовался новый такелаж, неплохо было бы заменить бизань-мачту более короткой мачтой. Последняя потребность, во-первых, уменьшила бы вес верхней части, во-вторых, в случае поломки грот-мачты поддавалась бы управлению. Мне также нужны были новые паруса, какое-то автоматическое управление, пищевые продукты и другие припасы. На все это ушло бы около 1500 фунтов. На мне все еще висел двухтысячный долг. И я вряд ли являл собой заманчивую инвестиционную возможность, но деньги, тем не менее, надо было доставать.

На все накопившиеся вопросы напрашивался ответ – отремонтировать яхту нужно самому, однако первые пять месяцев 1968 года я должен был провести в качестве резервиста на Королевском флоте. Да и потом, должен же был я на что-то жить, занимаясь ремонтом *Suhaili*. Я решил отправиться на военные сборы и продолжать поиски спонсора.

За неделю до того, как мне надо было отправиться в Портсмут для прохождения сборов на фрегате *Duncan*, фортуна улыбнулась мне. Еще со времен первого плавания я забавлялся работой над книгой, к чему меня всячески подталкивал литературный агент Джордж Гринфилд. Он предложил заняться литературным трудом, когда мы поставили *Suhaili* на якорь у пирса Тауэр. У меня уже были написаны четыре главы, но продолжать работу не было никакой возможности – времени не хватало, а все мысли вертелись только вокруг предстоящего путешествия. Я позвонил Джорджу и рассказал о ситуации. Полностью проигнорировав мои текущие трудности, он тут же стал задавать кучу вопросов о новом проекте. Выслушав рассказ о моих проблемах с финансами, он посоветовал забыть о них, сосредоточиться на приготовлениях и быть готовым к интервью – парень был уверен в том, что нам удастся продать эту историю. Я последовал его советам, а Джордж оказался таким же хорошим, как и его слова.

Я поднялся на борт фрегата Ее Величества *Duncan* 2 января 1968 года. Несмотря на то, что львиная доля времени уходила на изучение различных систем, отсутствовавших на торговом флоте, я все же приступил к составлению списка припасов и перечню необходимых ремонтных работ. После интервью с Дэвидом Асколи – литературным директором издательства *Cassel*, в середине января я получил письмо от Джорджа, в котором он сообщал о подписании контракта на эту книгу. Причитающейся мне предоплаты в основном хватало на переоборудование *Suhaili*.

Джордж не ограничился контрактом с *Cassel* и со временем были заключены новые контракты – с американским книгоиздателем Ларри Хьюзом из *William Morrow*, американским *True magazine* Чарльза Бернарда и с *Sunday Mirror*. Сделка с *Sunday Mirror* чуть не сорвалась. Мы были приглашены на бизнес-ланч в ресторан на барже, стоящей у причала в районе Сити. Неожиданно волна от проплывавшего мимо буксира так сильно ударила о борт баржи, что я потерял равновесие и полетел со стула на пол. За столом воцарилась неловкое молчание, боссы *Sunday Mirror* уставились в иллюминаторы, меню и старались не смотреть на меня, красного как помидор, вылезавшего из-под стола. Не было сказано ни слова, но молчание было оглушающим.

К этому времени мне было уже известно о двух конкурентах, собиравшихся в безостановочное кругосветное плавание. Командор Билл Кинг и капитан Джон Риджуэй получили от своих спонсоров новые лодки. Джон Риджуэй скрывал свои намерения, утверждая в интервью, что готовит яхту *English Rose IV* для трансатлантической гонки. Из этой информации я сделал вывод о том, что он собирается выйти в море одновременно со мной – где-то около 1 июня. Яхта *Galway Blazer* командора Кинга, строящаяся по специальному проекту Энгуса Примроуза будет готова к отплытию не ранее осени, но мне нельзя было мешкать – она была длиннее, следовательно, быстрее моей *Suhaili*.

Для того чтобы сохранить шансы на победу над конкурентами, я должен был побыстрее отправиться в плавание и, по возможности, дольше скрывать свои намерения, дабы не провоцировать других соискателей на спешку. Спонсоры согласились с моими доводами и обещали ничего не публиковать до самого отплытия.

В начале февраля, вместе с командой курсангов-гардемаринов с *Duncan*, я перегнал *Suhaili* из Бенфлига до верфи *Souter* в Каузе, на острове Уайт. Именно здесь была построена *Galway Blazer*, поэтому в целях маскировки мне пришлось наводить тень на плетень, делаясь планами о плавании в Австралию. Я не упустил случая подглядеть за *Galway Blazer* – то, что я увидел, спровоцировало меня на приступ зависти.

Ближе к концу месяца, когда *Sunday Times* объявила об учреждении приза *The Golden Globe* для первого яхтсмана, который совершит безостановочное кругосветное плавание, я узнал о том, что у меня появился очень грозный соперник – француз Бернар Муатесье. В его активе уже была кругосветка и прохождение мыса Горн на кече *Joshua*. Муатесье имел репутацию первоклассного моряка, и я был уверен, что искусство мореплавания в целом может рассчитывать на его умение и опыт.

Француз планировал отплытие на сентябрь. Принимая во внимание скорость его лодки, следовало ожидать, что он обогнет мыс Горн до наступления в Южном океане осени и вернется в Европу к маю 1969 года. Для того чтобы опередить его, мне надо было отплыть к 1 июня, поскольку согласно расчетам, *Suhaili* будет находиться в пути десять месяцев. Исходя из этих расчетов я изучил прогноз погоды по маршруту плавания. К мысу Горн *Suhaili* должна была подойти где-то к первым числам января – почти оптимальное время. В то же время, подобный график означал, что я захвачу часть зимы Южного полушария и всю весну. Впрочем, если ветер и море оказались бы слишком суровыми, я в любой момент мог повернуть на север.

В процессе подготовки *Suhaili* к одиночному плаванию наибольшей трудностью стала установка системы автоуправления рулем. Блонди Хаслер и люди из «Общества любителей изучения парусного спорта» своими изобретениями механизмов автоуправления расширили горизонты дальнего плавания на яхтах в одиночку. Принцип автоуправления яхтами достаточно прост, его можно сравнить с ветряной мельницей, подобные флюгеру лопасти которой поворачивают всю верхнюю часть мельницы, выполняя при этом роль наполненных ветром парусов. Эта верхняя часть настолько хорошо сбалансирована, что для ее поворота достаточно малейшего усилия, – с этим справится и обычный порыв ветра.

Такой же флюгер<sup>10</sup> имеется и на яхте, с той лишь разницей, что здесь он нужен для сохранения судном постоянного курса под определенным углом к ветру. Как и в случае с ветряной мельницей, главным требованием является сохранение *равновесия*, когда при руле, находящимся в центральной или почти в центральной позиции, паруса отрегулированы так, что яхта движется самостоятельно. Идущей в крутом бейдевинде *Suhaili* бывает достаточно легкого толчка для поворота в ту или иную сторону.

Главной функцией автоуправления является не столько сохранение курса движения, сколько возвращение на него в случае отклонения. Для этого лодка, проще говоря, *балансирует* на заданном курсе. Поворачивающаяся вместе с ветром флюгарка *запирается* захватывающим устройством зубчатого зацепления или канатом, которые соединены со вспомогательным рулем или с расположенным на корме триммером главного руля, зафиксированного в продольной к корпусу позиции.

При отклонении яхты от курса изменяется угол ветра относительно движения лодки и флюгерок, подобно флюгеру или лопасти ветряной мельницы, следует за ветром. Такое изменение положения флюгерка поворачивает дополнительный руль, в результате чего, лодка получает небольшой импульс, возвращающий ее на курс. Когда она ложится обратно на курс, флюгерок продолжает двигаться по ветру до тех пор, пока дополнительный руль не занимает срединное положение. Теперь яхта движется строго в заданном направлении и флюгерок, сделав свою работу, *засыпает*.

Флюгерок на большинстве яхт установлен на корме, на порядочном расстоянии от гика и потока воздуха от грота. В случае с *Suhaili* этого нельзя было сделать, потому что она была кэчем, и гик ее бизань-мачты выдавался за корму на шесть футов. Для того, чтобы флюгерок не соприкасался бы с гиком, он должен был быть качательно-сочлененным, но и в этом случае его приводил бы в движение исходящий от паруса бизань-мачты воздушный поток. Вообще то убирать бизань-мачту я не желал, это не только привело бы к сокращению общей площади

---

<sup>10</sup> *windvane* – флюгарка

парусов и снижению скорости, но и нарушило бы естественную балансировку *Suhaili*. Меньше всего мне хотелось выйти в море на несбалансированной лодке. Мне требовалось автоуправление, но флюгерок должен был отправиться туда, где ему не мешали бы паруса и гики и куда до него можно было бы легко добраться в случае, если понадобился бы ремонт.

Решение пришло ко мне, когда я смотрел снятый в Дурбане фильм о катамаране *Rehi Moapa* Дэвида Льюиса. Два флюгерка крепились на корме обоих корпусов, Дэвид мог использовать каждый из них или оба сразу. Преимуществом метода была его простота. Никаких причудливых приводов и изоцирений – простые канаты и шкивы соединяли руль с двумя флюгерками. Я начал обдумывать возможность установки двух металлических утлегарей по оба борта *Suhaili* на одном уровне с гиком бизань-мачты. Рама возвышалась бы над палубой фута на четыре, гнезда для флюгерка располагались бы на внешних концах. Для придания конструкции жесткости планировалось скрепить утлегари поперечным соединением. За эти перекладины можно было держаться, переходя по палубе к кокпиту.

Чем больше я раздумывал над утлегарями, тем больше они мне нравились. Правда, при боковом крене расположенные близко от воды флюгерки погружались бы в воду, но в таком случае, я мог бы ослабить трос подветренного флюгерка и всецело положиться на расположенный с наветренной стороны.

Установка небольшого дополнительного руля была делом несложным. Верхний конец должен был поддерживаться металлическим кормовым релингом *Suhaili*. Для опоры нижней части я попросил инженеров верфи *Souter* приварить к килю удлинитель. Флюгерки соединялись с рулем канатами со шкивами. Каждый флюгерок имел по прикрученному болтами к стойке ролику, наращенная петля каната соединяла этот ролик с другим, расположенным в двух футах от центральной линии. Под двумя внутренними роликами крепились два других, которые были оплетены канатом, соединяющим оба конца румпеля дополнительного руля. Четыре внутренних шкива имели вертикальные отверстия – зажим одного из них приводил к тому, что штырь опускался до определенного уровня, запирая верхний шкив с нижним.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.