



Яцек Э. Палкевич

#### ОТ РЕДАКЦИИ:

В начале 1976 г. морские газеты и журналы многих стран печатали сенсационные сообщения о рейсе через океан «Слокама из Польши» — молодого, но уже хорошо известного журналиста и яхтсмена Яцека Эдварда Палкевича. Рейс, совершенном на старой 5-метровой шлюпке без радио, без сектана, без подруливающего устройства, под далеко не совершенными парусами. Это смелое плавание было по достоинству оценено: итальянские журналисты присудили Палкевичу премию за «Приключение года», в ПНР его провозгласили «яхтсменом года».

Советские моряки в том же году познакомились с плаванием Палкевича по небольшой заметке «Один в океане» в своем журнале «Морской флот» (№ 8). Через этот журнал польский яхтсмен еще раз сердечно

поблагодарил наших моряков за радушный прием и бескорыстную помощь, оказанную ему в Дакаре экипажем «Максима Литвинова». Он сказал: «Глубоко убежден, что половина моего успеха принадлежит морякам этого теплохода».

Предлагаем вниманию читателей сборника перевод рассказа о рейсе на «Пати», написанного самим Палкевичем. Попутно заметим, что в последнее время польский журнал «Може» часто печатает его материалы, посвященные большим парусникам наших дней. Сейчас на нескольких языках выходит его книга на ту же тему: «Последние магикане морей». В одном из ближайших номеров мы напечатаем переданные им нашей редакции материалы, посвященные самому новому из учебных парусных судов мира — барку «Симон Боливар».

## ШЛЮПКА, ПАРУС



До недавнего времени одиночные трансокеанские и тем более кругосветные рейсы были исключительно редкими случаями — проверкой отваги и профессиональной подготовки моряков, однако сегодня они уже стали новым, интересным и все более популярным видом парусного спорта. Победителей таких регат яхтсменов-одиночек, как Плимут — Ньюпорт (ОСТАР), приветствуют на финише с неменьшим энтузиазмом, чем олимпийских героев.

Достижения смельчаков, пересекающих океаны и без остановки огибаяющих земной шар, подтверждают, что хорошо подготовленный яхтсмен, имеющий в своем распоряжении соответствующую подготовленную яхту, может смело вступить в борьбу с Морем. Однако успех рейса зависит не только от подготовки. Есть еще один, может быть, самый важный фактор: неожиданности Моря, его настроение. И именно в этом — в неизвестности каждой встречи с ним — и надо усматривать растущую необычайными темпами популярность рейсов и регат. Если бы не было этого, мы могли бы плавать по океанам, как лебеди в пруду. Сколько же впечатлений, совершенно неизвестных людям, живущим на суше, получают те искатели встреч с Морем и долгого одиночества, чьей профессией является мужество!

Я тоже много лет завидовал Чичестеру, Слокаму и Телиге, и вот однажды мне самому все-таки довелось забыть все атрибуты нормальной жизни ради встречи с Атлантикой. В награду я получил непередаваемую прелест ощущения бескрайнего пространства, известную только морякам, космонавтам или людям, пересекающим большие пустыни. Само по себе мореплавание, как я убедился, это постоянная борьба со стихией, вызывающая максимальную сосредоточенность, в которой фантастическое окружающее становится все

более реальным, а фантастические сны — кажутся действительностью.

Давайте перенесемся в 1974 год.

Однажды, во время одного из многих моих репортерских путешествий по свету, у меня возникла идея — преодолеть Атлантику на обычной судовой спасательной шлюпке, какую спускают на воду при неблагоприятных для корабля обстоятельствах. У меня уже был опыт путешественника. Я прошел всю Сахару и половину Африканского континента. В моей памяти были еще свежи картины острова Бали с его танцующими девушками и держащими петухами, урбанистические джунгли Токио, резервации канадских индейцев, встречи с потомками последних пиратов Малаккского пролива и сливками общества на пропавшем пляже Вайкики на Га-

вайях. На туристских и журналистических тропах приходилось пользоваться самыми различными средствами передвижения.

Осенью упомянутого 1974 г. я оказался в Италии, в Генуе. Несколько дней я общаривал самые укромные уголки генуэзского порта, лазал по стоящим на приколе судам и рылся на складах использованного спасательного оборудования. И в конце концов нашел то, что искал. Была обнаружена судовая шлюпка, которая находилась далеко не в наилучшем состоянии, но все же позволяла надеяться на то, что ее удастся привести в порядок.

Это была обычная шестивесельная транцевая шлюпка — ял, вмещавшая в аварийных условиях 18 человек. Она имела 5,5 м длины и 2,0 м ширины. Набор и обшивка бы-

## И ОКЕАН

Перевод с польского В. Пашко  
Фото автора



ли изготовлены из дуба, под банками были закреплены водонепроницаемые емкости, обеспечивающие непотопляемость.

Цена оказалась более или менее доступной, сделка быстро была оформлена. И с этой минуты голова пошла кругом. Я запланировал перевезти лодку в Дакар, а уже оттуда где-то в конце декабря отправиться в Бразилию. Время не ждало именно потому, что я непременно хотел успеть на карнавал в Рио. Вообще говоря, в Бразилию я собирался уже по крайней мере три раза, однако так туда и не попал. Последний раз уже были собраны чемоданы и приобретен билет. Знакомые злословили, что, оказавшись в большой столице, я совсем потерял голову: во всяком случае в римском аэропорту вместо того, чтобы сесть в самолет, направ-

ляющийся в Рио-де-Жанейро, я по ошибке занял место в «Джомбо», лежащем в Сингапур...

Начались спешные приготовления.

Яхтсмены знают, сколько сил и времени надо затратить на подготовку яхты к двухнедельному рейсу по Балтике. Заботы же человека, собирающегося в одиночку преодолеть океан, увеличиваются несомненно. Список операций, которые мне предстояло выполнить, состоял из 183 пунктов. Вдали от родины я не мог рассчитывать на чью-либо помощь, поэтому все без исключения должны были предусматривать и делать сам.

В середине ноября я получил приятное известие от агента «Блэк Стар Лайн»: ганский теплоход «Нася Ривер» перевезет меня бесплатно вместе со всем моим «багажом» в Да-

кар. К сожалению, из Варшавы приятных известий не было. Так, оказалось совершенно неразрешимой проблемой запланированный прокат секстана и компаса в Польском морском судоходстве.

В третью декаду ноября, наконец, можно было провести церемонию крещения трансатлантика. Лодка получила имя моей дочери Пати. Чтобы все было как положено, пришлось разбить бутылку шампанского. Подумав, написал на транце название порта приписки — Варшава.

На второй день рождества «Нася Ривер» ошвартовалась в дакарском порту. Ночью спущенная на воду «Пати» оказалась у борта советского сухогруза «Максим Литвинов». Капитан его Виктор Соснин заинтересовался мной и моим судном. Он не хотел и слышать о том, чтобы я спал в лодке; нашлись и каюта, и место в офицерской столовой.

На следующий день я намеревался начать ремонтные работы. Капитан Соснин решил, что, если «Пати» поднять на палубу «Литвинова», то его моряки смогут мне помочь. Мое миниатюрное суденышко оказалось установленным между первым и вторым грузовыми люками, за работу принялась целая ремонтная бригада под руководством первого механика Геннадия Пушкина и старпома Володи Дувакина. Забегая вперед, скажу, что работы эти заняли целых десять дней, зато на «Пати» появилась палуба, закрывающая всю ее носовую половину, и многое другое.

В новогоднюю ночь я принял новое решение: не Ресифи, а Тринидад будет моей конечной целью. Правда, в таком случае мне снова придется повидать Бразилию! Успокаивал себя тем, что карнавал в Рио начнется через 30 с небольшим дней, так что абсолютно никаких шансов попасть на это прекрасное зрелище у меня все равно уже нет.

Все говорило за то, что мне придется отправиться в путь без секстана: денег едва хватало на покупку компаса.

Снова и снова раскладывал я на столе январскую карту Атлантики. Начальные несколько сот миль надо будет идти под ветер. Моя «Пати» решительно не предназначена для сильных ветров. Без балластного киля, с простейшим парусом — эта лодка приспособлена как максимум к каботажным рейсам. Канарское течение, которое имеет скорость не менее 0,5 узла, и сильный (5–6 баллов) южный ветер будут сносить меня к южду — приятное туристское плавание становится невозможным! В довершение всего — ветер, несущий микроскопический песок из далекой пустыни, ограничивает видимость до одной мили. В 200 милях

от Дакара в соответствии с моим генеральным курсом я окажусь в зоне Североэкваториального течения. Далее «Пати» получит классический пассат с норд-оста. На всем этом этапе, судя по всему, я буду иметь ровный ветер со скоростью 4—5 узлов. Таковы теоретические расчеты. Что же ждет нас с «Пати» в действительности?

В субботу мы с Володей едем в Дакар покупать шлюпочный компас. Повезло — в магазине он оказался последним. После обеда крутимся на воде, чтобы определить девиацию. Оказывается, все мои навигационные расчеты будут несколько упрощены, поскольку никакой девиации у этого компаса нет и вообще придется обходиться без тонкостей!

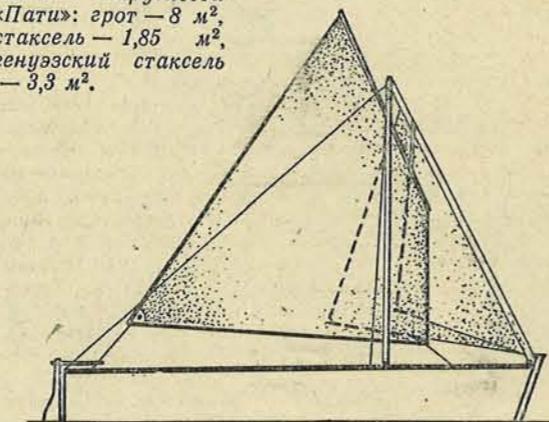
\* \*

И вот 6 января судовая стрела опустила «Пати» на воду. Я поблагодарил экипаж «Максима Литвинова».

Примерная схема маршрута 44-дневного плавания Яцека Палкевича на шлюпке «Пати».



Схема парусности  
«Пати»: грот — 8 м<sup>2</sup>,  
стаксель — 1,85 м<sup>2</sup>,  
генуэзский стаксель — 3,3 м<sup>2</sup>.



за искреннюю дружескую помощь и заботу, а затем сошел в лодку и на боксире маленькой моторки под советским флагом покинул шумный сенегальский порт.

Ветер в море дул совсем не так, как в гавани. При легких порывах норд-оста «Пати» отправилась в плавание. Вторую половину этого памятного дня я провел, регулируя «самоуправление» лодки под парусами, однако никак не могу сказать, что добился удовлетворительного результата. На закате мимо прошли сразу три рыбачьих бота и огромный скандинавский контейнеровоз. Ночью надо быть особенно осторожным: здесь проходят трассы судов, направляющихся из Европы в Азию.

В 23.00 последний раз вижу маяк Дакара. Прохладно, можно сказать холодно! Ветер усиливается до 3—

ниен: нельзя допустить, чтобы «Пати» развернуло лагом к волне, тогда бы пришлось как следует испугаться. До сих пор промокаю как обычно, однако уже успел выяснить, что даже штормовка самой известной морской фирмы не гарантирует сухого белья. На насос рассчитывать не могу: он уже успел испортиться! Воду собираю в ведро большой губкой.

Ночь провожу на плавучем якоре, лежа под палубой. О нормальном сне нет и речи: то и дело создается впечатление, что при следующем ударе волны лодка непременно должна развалиться. К несчастью, на «Пати» с яростью обрушивалось такое большое количество воды! Только успевал выплыть воду и прилечь на десять минут, как следующая порция уже оказывалась внутри лодки. Ут-

иши: эти хищники часто нападают даже на значительно больших по размерам китов. Впервые за эти несколько дней плавания испытываю чувство страха. Да, перед выходом в рейс у меня было явно неверное представление о том, что такое открытый океан.

Неожиданно по курсу вижу судно, тяжело борющееся с волнами. Быстро залезаю под палубу, нахожу нужный справочник и, когда судно оказывается в нескольких кабельтowych, поднимаю два флага, означающих: прошу передать мои координаты! Кубинский исследовательский корабль почему-то обязательно хотел поднять меня на палубу. Весь экипаж высыпал к борту. Думаю, что вахтенный даже не посмотрел в книгу, чтобы проверить значение моего сигнала. В конце концов я растол-

ром сменил свою «кожу»: теперь до самого конца рейса буду спать на банке вдоль борта в корме. Даже когда лежу на подветренной банке, до меня свободно долетают брызги, однако это гораздо лучше, чем еще раз переживать те неприятные минуты, которые я провел в первую ночь в конуре под палубой.

9 января первый раз готовлю горячее. Океан ни на минуту не оставляет в покое. Уже давно нет никакой сухой одежды, не расстаюсь с ведром и губкой, но нет даже никакого намека на то, что ситуация улучшится. Оценка состояния моря с маленькой лодки, конечно, относительна, однако я, наверно, намного не ошибусь, если оценю волнение в 7 баллов; ветер — норд-ост силой едва 5 баллов. Я ничего в этом не понимаю, но капитан Соснин был прав, когда что-то говорил об особенностях зоны пассатов.

Мало этих гор воды, рядом появляется целое стадо косаток! Насколько помню, они не из робких;

Такой плачевный вид имела шлюпка в момент приобретения ее в Генуе.

Под громом и стакелем достигаю скорости около 3 узлов. Пробовал поставить два симметричных стакселя-близнеца, но тогда «Пати» еще быстрее сходит с курса, а скорость падает.

На третий день плавания, где-то около полудня, волны начали очень быстро расти. Час спустя за кормой вставали уже цельные горы воды. Вещь небывалая при ветре, едва достигавшем 5 баллов (интересно, что об этом говорят мудрые учебники?). Через несколько часов океан успокоился, но вскоре снова разбушевался точно таким же непонятным образом. Управляю с огромным напряже-

нием: чтобы они не из робких; Мой координаты не давали по-воде для оптимизма. Если я хочу достичь цели за 30—40 дней, то должен плыть значительно быстрее. Однако тогда не будет плавучего якоря и отдыха по ночам. Принимаю решение: с этого дня буду и почко дремать у руля, стараясь выиграть хотя десяток миль.

Оформляется окончательно распорядок дня: откачка воды, утренний туалет (хотя воды я и взял много — 180 л, но стараюсь экономить), завтрак, несколько часов дремоты с перерывами, записи в судовой журнал, чтение и приготовление основной еды — вечерней.

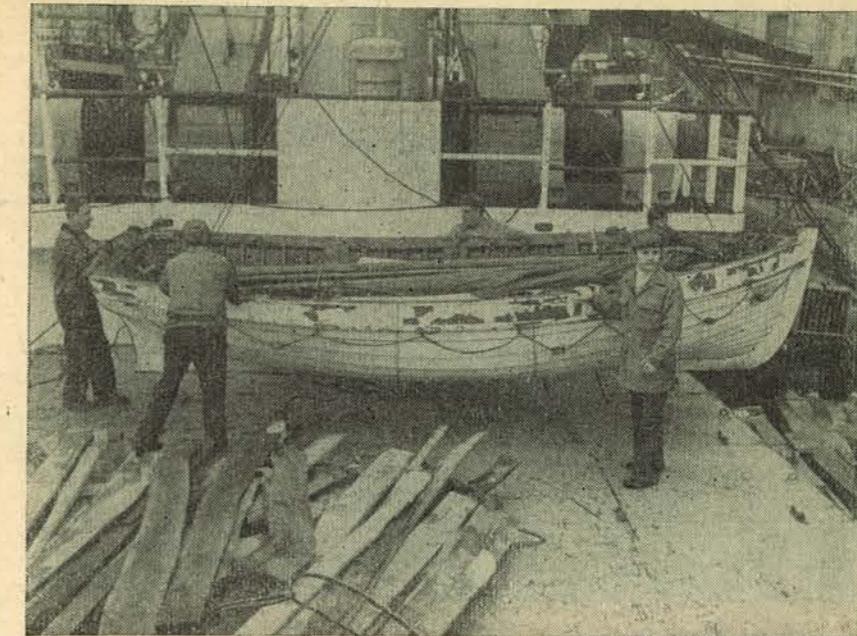
Итак, я не должен спускать с компаса глаз все 24 часа в сутки! Стоит оставить руль без контроля, «Пати» понемногу понемногу сбивается с курса на несколько десятков градусов; так что сижу я или лежу, но все время держу румпель в руках.

Стальное небо, грустный лунный пейзаж. Сейчас вспомню, кто же это восхвалял прелести плавания в зоне пассатов? Мечтаю о теплой койке, сухой одежде и главное — о спокойном сне. Сплю очень плохо, почти каждую ночь мучают галлюцинации. Однажды мне показалось, что я иду борт-о-борт с советским кораблем, другой раз — я разговариваю с рыбаками, а однажды прямо на меня шел какой-то большой крейсер...

\*

Нет никаких сомнений, что с 20 января я уже нахожусь в тропическом поясе. Солнце палит нещадно, хотя ночью по-прежнему прохладно. Вид у меня, наверно, самый жалкий: фурункулы на ягодицах — результат ношения влажной одежды; тело — в синяках, их коллекцию все время «дополняют» новые ушибы. И даже теперь я не очень-то завидую тому же Чичестеру, имевшему подтуривающее устройство, точно удерживающее яхту на курсе относительно ветра. Этот вид лодки я выбрал сам!

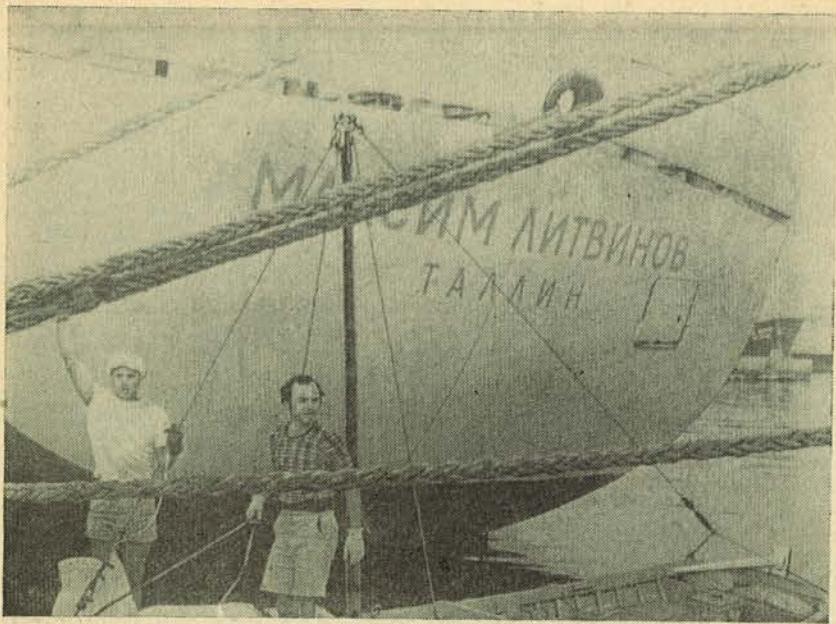
Ремонт и переоборудование шлюпки на палубе теплохода «Максим Литвинов» закончены. Капитан Виктор Соснин (справа) дает советы, оказавшиеся очень ценными.



шальной фазе кориды. И так же, как на мадридской арене бессилен конь, здесь среди океана бессилен моя шлюпка...

Моей дочери Патриции сегодня исполняется 3 года. За ее счастье и благополучие! Я не видел ее уже несколько месяцев. Сейчас она, наверное, с бабушкой возвращается из садика. Бывают минуты, когда тоска по дому, по близким буквально гложет сердце. Страх я уже преодолел, но чувство смутного беспокойства, честно говоря, не покидает ни на минуту. Сегодня, например, это чувство усилилось: проходящий в не-





Последние минуты перед началом рейса. Рядом с яхтсменом — Виктор Дувакин.

Яцек Эдвард Палкевич и его «Пати» «по ту сторону» Атлантики — на пляже Джорджтауна.



скольких сотнях метров от «Пати» супертанкер не заметил меня даже после того, как я выстрелил двумя красными ракетами.

Принимая во внимание сильный ветер, а также то, что «Пати» плывет и ночью, я должен преодолевать за сутки не менее 80 миль. Уже про-

шли три недели. Понемногу начинаю считать дни до конца плавания.

Сегодня океан изменился совершенно. Длинная спокойная волна сменилась короткой, неровной, у меня даже создалось впечатление, что под поверхностью что-то «варится»; потом на «Пати» накинулись какие-то ломаные крутые волны, которые подбрасывали ее, как мячик.

Жаль, что не могу передать телеграмму: «Экипаж чувствует себя хорошо, держит курс на Антилы». Дома обо мне уже беспокоятся.

Ночные вахты тянутся небывало. Времени для размышлений — сколько угодно. Часами всматриваюсь в Южный Крест, который — не знаю почему — является для меня символом Большого Приключения.

\* \* \*

13 февраля в 4 утра встречаю целую флотилию судов, занимающихся промыслом креветок. Их огни — настоящая загадка: мешок золота (коя со сбруей) тому, кто разберется в их значении! В ту ночь я во второй раз вынужден был воспользоваться красными ракетами и факелом: небольшое судно, иллюминированное как новогодняя елка, действительно могло раздавить «Пати».

Изменение цвета воды служит подтверждением того отрадного обстоятельства, что мы находимся уже недалеко от континента. Утром 17 февраля вид воды явно свидетельствовал о сбросе промышленных стоков, однако это вселило в меня бурную радость. Я, должно быть, нахожусь напротив устья Ориноко. Если я хочу попасть в Тринидад, то должен плыть круче, чем в полветра.

\* \* \*

В 15.20 по Гринвичу слева по борту вижу полоску земли. Не верю глазам! Оказывается, кроме океанов на нашем земном шаре есть и суши. «Пати» дрейфует под ветер так сильно, что через 6 часов я нахожусь меньше чем в двух милях от берега. В полночь застrelва на мели. Передо мной вырастает темная стена тропического леса.

Утром с удивлением обнаруживаю, что «Пати» довольно плотно сидит в иле. От рыбаков, которые, бредя по этому болоту, спокойно дошли от берега до моей лодки, я узнал, что пристал не где-нибудь, а в Гайане, бывшей британской колонии. До Джорджтауна — столицы страны, отсюда даже меньше 20 миль.

Рыбаки с готовностью помогли столкнуть «Пати» на глубокую воду. Из-за обилия мелей, разбросанных вокруг, цели путешествия я достиг только следующей ночью.