

Эта книга посвящается
всем людям во всем мире,
которые испытывают, испытывали
или будут испытывать
страдания, отчаяние или одиночество.

СТИВЕН КАЛЛАХЭН

ДРЕЙФ



Москва
2017

УДК 821.111-94(73)
ББК 84(7Coe)-44
К17

Adrift: Seventy-six Days Lost at Sea by Steven Callahan

Copyright © 1986, 1999 by Steven Callahan
Published by special arrangement
with Houghton Mifflin Harcourt Publishing Company

Каллахэн, Стивен.

К17 Дрейф. Вдохновляющая история изобретателя, потерпевшего кораблекрушение в открытом океане / Стивен Каллахэн ; [пер. с англ. М. Крузе]. — Москва : Издательство «Э», 2017. — 336 с. : ил. — (Travel Story. На грани возможного).

ISBN 978-5-699-85523-0

«Дрейф» — это история поединка, где в правом углу ринга непредсказуемый, не знающий жалости океан, а в левом — человек, яхтсмен, потерпевший крушение в 800 милях от ближайшего берега. Казалось бы, исход предрешен, победитель определен досрочно, но Стивен Каллахэн, проявляя чудеса выносливости, ни на секунду не утрачивая воли к жизни, выигрывает состязание, продолжавшееся два с половиной месяца.

Его путь к победе — это муки голода, невыносимая жажда, разъедаемые солью многочисленные язвы по всему телу, нападения акул, бушующие волны. Оказавшись в полном одиночестве, осознавая, что помощи ждать неоткуда, Стивен Каллахэн ежеминутно боролся за торжество человека над стихией. Автор провел 76 дней в открытом океане на резиновом плоту, поддерживая себя лишь девизом «бороться за жизнь куда проще, чем умереть».

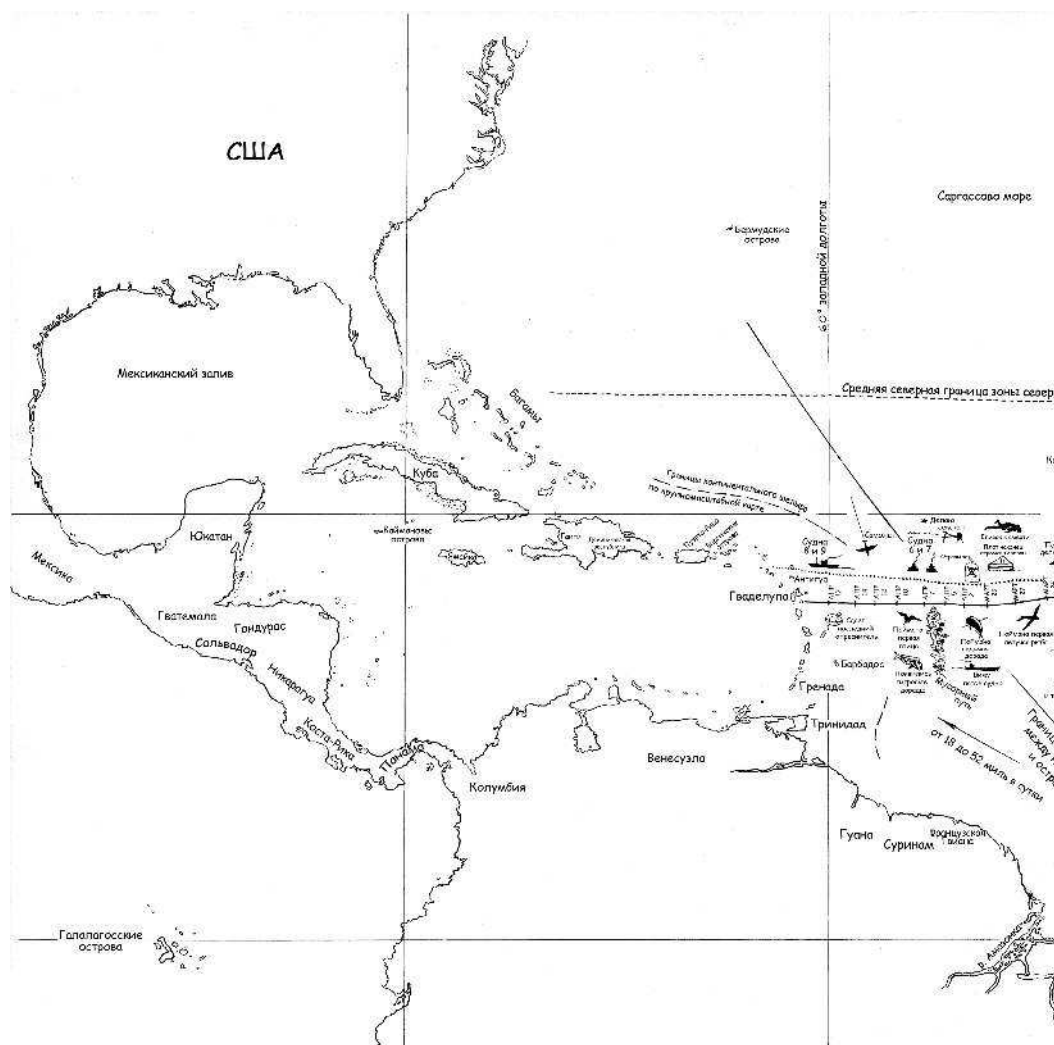
**УДК 821.111-94(73)
ББК 84(7Coe)-44**

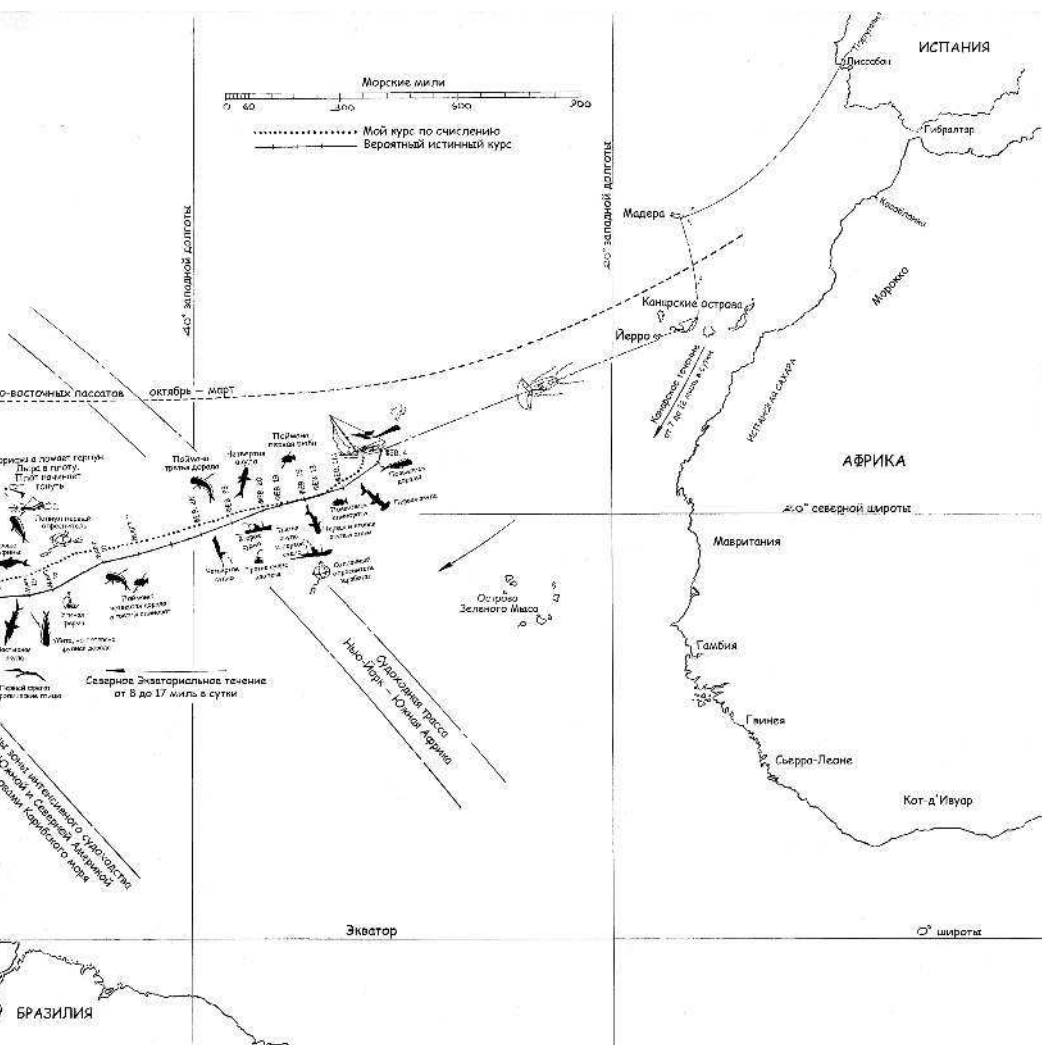
© Перевод. Крузе М., 2017
© Изображение на обложке.
Морозов М., 2017
© Оформление. ООО «Издательство «Э»,
2017

ISBN 978-5-699-85523-0

СОДЕРЖАНИЕ

Благодарности	8
Введение	10
Судовой журнал «Наполеона Соло»	15
Обнаженные нервы	33
Колдовские проклятья — голод и жажда	53
Следуя за мечтой	97
Сплетая новый мир	139
Шепоты и крики	181
Дважды в ад и обратно	219
Великий мусорный путь	243
«Летучий голландец»	263
Смерть	289
Жизнь	301
Волк-одиночка	311
Эпилог	325





БЛАГОДАРНОСТИ

В создании этой книги прямо или косвенно участвовало множество людей. Прежде всего те, кто познакомил меня с мореплаванием и дал навыки, которые помогли мне преодолеть испытания. Я особенно признателен родителям и инструкторам-бойскаутам, в частности — Артуру Адамсу. Спасибо бывшей жене, Фрише Хьюджессен, за то, что всегда меня поддерживала и с большим пониманием относилась к моим проектам, в том числе к строительству «Наполеона Соло», а Крис Лэтчем помог мне достичь целей и разработать методы борьбы с техническими проблемами.

Я благодарен Дугалу Робертсону за отличное пособие «Техника выживания в море», которое, к сожалению, больше не переиздается. Робертсоны, Бэйли и все путешественники, испытавшие подобные бедствия, стали моими верными спутниками благодаря книгам, дали не только необходимые практические советы, но и вдохновили на преодоление трудностей.

Возможно, я никогда бы не добрался до берега, если бы не судьбоносная встреча с братьями Паке и Паулинусом Уильямсом. И они, и другие обитатели острова Мари-Галант были добры, помогли мне на заключительном этапе моего путешествия и в последующем спасении.

Кэти Массимини оказала невероятную моральную поддержку и в качестве редактора давала советы на протяжении

нии всей работы над книгой. Возможно, каждому автору полагается своя собственная Кэти, которая помогает преодолевать трудности и не сбиваться с пути. Хотя слабо верится, чтобы было столь много людей, наделенных такой верой, терпимостью и пониманием.

Харри Фостер, редактор издательства Houghton Mifflin, поверил в меня, направлял твердой рукой и терпеливо выслушивал.

Я также хотел бы высказать признательность всем, кто принимал участие в спасательных операциях, передавал информацию и сообщения обо мне и «Соло» даже после того, как официальные каналы были закрыты. Помимо прочего, они оказали моей семье огромную моральную поддержку. В число многих, кого я хотел бы поблагодарить, входит сообщество радиолюбителей, Уильям Ванклин, Фрэнсис Картер, сотрудники журнала Sail, компания Hood Sailmakers, Оскар Фабиан Гонсалес, семья Стеггалл, Бет Поллок, Хейден Браун, сотрудники Cruising World, Фил Вельд, Матье Ашун, его друг Фредди и Морис Бриан. Да и это не весь список тех, кого я хотел бы поблагодарить. Я также должен поблагодарить мою семью за усилия по ведению поисков и за веру.

Наконец, особую благодарность я хотел бы выразить... морю. Оно многому меня научило. Море было моим величайшим врагом — и величайшим союзником. Конечно, разум убеждает меня, что море к нам равнодушно, но именно его щедрость позволила мне остаться в живых. Жертвуя мне догаду, своих собственных детей, море помогло мне выжить.

От всей души надеюсь, что жертвы, принесенные ради меня, были не напрасны.

ВВЕДЕНИЕ

Так сложно решить, где история начинается и где она заканчивается. И все же кое-что из пережитого (романтический вечер, отдых на выходных или путешествие) имеет вполне определенные границы. Это то, что я называю «цельными переживаниями». Первые двадцать девять лет моей жизни были в значительной степени одним цельным переживанием, которое не имеет отношения к книге. Но именно тогда берет начало эта история. Часто спрашивают: как я вообще угодил в эдакую переделку? Откуда я знал, что делать? Яхта, на которой я потерпел крушение, была новой или уже испытанной? Почему я вышел в открытое море на таком маленьком судне? Ответы на эти вопросы на самом деле являются составной частью истории, более того, ее основой. Фундамент был заложен в 1964 году, когда в возрасте двенадцати лет я начал ходить под парусом.

Я вышел в море и сразу же влюбился в мореходство. Могу назвать миллион причин, почему мне настолько понравилось. Непосредственная связь с окружающей средой, простой образ жизни, лишенный «современных неудобств» (как это называет инженер-кораблестроитель Дик Ньюик), вечная красота, но все эти причины можно свести к одной короткой фразе: все, что связано с морем, является правильным.

Еще до того, как я начал ходить под парусом, во мне жила уверенность, что, живи я в 1700-х годах, стал бы следопытом, охотником или кем-то вроде этого. Затем меня увлекла история парусных судов, кораблей с прямыми парусами, с боем прокладывающих путь вокруг мыса Горн. Я жаждал романтики и приключений прошлых веков. Вскоре после того, как я занялся мореплаванием, мне в руки попала книга Роберта Мэнри «Тинкербель». В июне 1965 года Мэнри за семьдесят восемь дней на своей 13,5-футовой яхте перешел через Атлантический океан — рекорд для того времени. Что-то в простоте яхты Мэнри, в том, что он достиг столь многого, имея так мало, затронуло струны моей души. Он доказал, что полная приключений жизнь все еще возможна во второй половине XX века.

И с тех пор я мечтал пересечь Атлантику на маленьком судне. Шли годы. Я освоил навыки, необходимые для достижения цели. Я прочел книги обо всех великих путешествиях: о покорении Тихого океана Хейердалом и Уиллисом на плотках, о кругосветных плаваниях Слокама, Хискоков и Газуэлла. Будучи школьником, помогал строить сорокафуттовую яхту. В 1974 году, на заре карьеры судостроителя, жил на борту, с 1977 года строил яхты и выходил в открытое море, доплывая до Бермудских островов. С 1979 года я занимался проектированием и обучением этому ремеслу на постоянной основе. И все время Мэнри и его яхта «Тинкербель» маячили где-то на краю сознания, вдохновляли меня, позволяя собраться и не потерять из виду жизненные цели.

В 1980 году я продал свой двадцативосьмифутовый тримаран и вложил все деньги в создание «Наполеона Соло», маленькой круизной яхты. Очень многие мне помогали: бывшая жена, Фриша Хьюджессен, а также мой хороший друг Крис Лэтчем. Дизайн не блистал новизной, но все же был не совсем обычным. Мы изо всех сил старались создать

изящное, тщательно сбалансированное судно с корпусом холодного формования, превосходно управляемое как при малом ветре, так и при штормовой погоде. «Соло» был для меня не просто яхтой. Я знал каждую деталь, каждый гвоздик как самого себя. «Соло» стал для меня живым существом. Моряки часто чувствуют такое по отношению к своим судам. Мы с Крисом отправились на «Соло» в бескомпромиссное и суровое пробное плавание протяженностью в тысячу миль, от Аннаполиса до берегов Массачусетса, преодолев череду осенних бурь. К весне 1981 года я был готов повторить путь Мэнри.

Я не собирался устанавливать рекорд, как это сделал Мэнри. Длина «Соло» лишь немного превышала двадцать один фут. Не много судов такого размера пересекало океан — но были и такие, чей размер составлял всего двенадцать футов. Для меня пересечение океана имело скорее внутренний, духовный смысл, это было своего рода паломничество. Оно также должно было служить мерилom моего профессионализма моряка, конструктора и кораблестроителя. Я загадал, что если без происшествий доберусь до Англии, то достигну любой цели, которую когда-либо ставил самому себе. Из Англии я должен был отправиться далее, на юго-запад, чтобы испытать эксплуатационные характеристики «Соло» во время трансатлантической гонки одиночек под названием «Мини-Трансат». В итоге я должен был оказаться на Антигуа, а весной вернуться в Новую Англию, завершив тем самым кругосветное плавание через Северную Атлантику. Чтобы пройти квалификацию «Мини-Трансат», нужно было в одиночку пройти на «Соло» шестьсот миль. Я принял участие в Бермудской гонке, дойдя от Ньюпорта до Бермудских островов. Оттуда я должен был пересечь океан и достичь Англии в компании с Крисом.

Когда я отплывал из США, со мной было все мое имущество, за исключением некоторых инструментов. Страховые агенты не желали иметь со мной дело, а те, кто все-таки решился пообщаться, выставили невероятные суммы страхового взноса, дешевле было бы купить материалы для второй яхты. И я решил рискнуть. Рассудив, что моя гибель — это самое плохое, что может случиться, я понял, что в таком случае мне не придется беспокоиться о получении страхового возмещения. Вторая из худших вещей — это повреждение «Соло». Его восстановление потребует времени, но я с этим справлюсь. Я знал немало людей, которые потеряли свои яхты и восстанавливали их.

Многие друзья до сих пор не могут понять, почему я хотел совершить подобное путешествие, почему не мог испытать себя каким-то менее опасным способом, не пересекая Атлантику. Однако пересечение океана было связано не только с проверкой собственных сил. С тех пор, как я впервые рискнул перебраться с берега на яхту, я почувствовал, что моя душа запела. Во время своего первого путешествия в открытом море к Бермудским островам я начал подозревать, что море является моей обителью. В это паломничество меня звала душа.

Один друг предложил мне записать размышления специально для тех, кто думал, что я сошел с ума. Ожидая Криса на Бермудских островах, я сидел под пальмой и писал: «Мне хотелось описать то чувство, которое охватывает меня в море, те переживания, то ощущение бессилия, тот страх и ту красоту, которая сопровождает грозные виды, то духовное единство с существами, в чьих владениях я плыву. Когда мы ничего не можем контролировать, а только реагируем, живем и выживаем, то появляется необыкновенный жизненный настрой. Я совсем не религиозный человек. Моя собственная космология очень запутанна, не согласуется

ни с одной определенной церковью или философией. Но для меня выйти в море — мельком увидеть лик Бога.

В море я осознаю свое ничтожество — и ничтожность всех людей. Быть настолько смиренным — невероятное чувство».

Переход через Атлантический океан в Англию с Крисом был бодрящим: штормы, стремительный бег яхты, киты, дельфины. Тут было все для настоящего путешествия. И когда мы приближались к английскому побережью, то я чувствовал, что мое цельное переживание, которое началось с момента рождения, подходит к концу. И начинается новое.

СУДОВОЙ ЖУРНАЛ
«НАПОЛЕОНА СОЛО»