



Два капитана

АНТОН КОВАЛЕВ

Путешественник. В наше время странно видеть человека, который так определяет основной вид своей деятельности. Ведь теперь каждый из нас хоть на время да становится путешественником, посещая те или иные места. Но считать это делом, которому отдаешься целиком и полностью? Нет, таких мало.

Австралиец Дон Макинтайр — очень увлеченный человек. Авиатор и яхтсмен, искатель приключений и сокровищ, собиратель плюшевых мишек, он называет себя путешественником и считает именно путешествия главным делом своей жизни. Его достижения заметны, и среди них значатся второе место в кругосветной яхтенной гонке VOC Challenge, полет на автожире вокруг Австралии, экспедиции на яхте в Антарктиду, различные авторалли. Многие из его путешествий отмечены наградами и премиями. А в 2010 году Макинтайр совершил плавание по пути шлюпочного перехода капитана Блая, не только повторив сам маршрут, но и постаравшись максимально точно восстановить условия того, более чем 200-летней давности, приключения.

КАПИТАН БЛАЙ

Мятеж на корабле «Баунти», колонизация острова Питкэрн и беспримерное плавание капитана Уильяма Блая, высаженного мятежниками в шлюпку вместе с верными членами экипажа, хорошо известны любителям морской истории. Тогда, в апреле 1789 года, капитан Блай преодолел на переполненной людьми шлюпке свыше трех с половиной тысяч морских миль. Его корабельный баркас имел длину всего 23 фута, а численность экипажа составила 19 человек. Представьте себе столько людей на открытой лодке меньше семи метров длиной! Их благополучное спасение лишней раз охарактеризовало капитана как выдающегося моряка, что бы там ни говорили о его непростом характере.



Люди и припасы перегружали баркас так, что высота надводного борта была не более 20 сантиметров. Казалось, он утонет даже при небольшом волнении. Однако Блай довел его в Тихом океане от архипелага Тонга до голландской колонии Купанг на острове Тимор.

На шлюпке было шесть пар весел и две мачты с парусами. Плавание длилось 48 суток, и жизни всех находящихся на борту людей были сохранены. Хотя, нет, один человек все-таки погиб, но он умер не от голода или жажды, а был убит туземцами в самом начале пути во время стоянки на острове Тофуа. По свидетельству спасшихся моряков, Блай всячески поддерживал их в этой экстремальной ситуации: читал молитвы, рассказывал разные истории, знакомил с основами навигации и даже пел им песни. Был внимателен и добр. Право, матросы говорили, что на шлюпке его словно подменили...

МАКИНТАЙР И ЕГО ЭКИПАЖ

Вот это плавание капитана Блая и решил повторить Дон Макинтайр. Он готовился к этому путешествию четыре года. Единственное, на что он не смог решиться, так это на повторение той страшной перенаселенности шлюпки. Но сама лодка, ее снабжение, навигационные приборы, маршрут и даже время путешествия — все должно было быть точно так, как у капитана Блая.

Шлюпка, получившая название «Talisker Bounty Boat», не была точной копией баркаса Блада — она была построена для другой исторической реконструкции, но как нельзя лучше соответствовала задуманному плану по размерениям, конструкции и парусному вооружению.

Спонсоров для своего плавания Макинтайр нашел в Великобритании, и название шотландской компании, производящей виски, отразилось в имени судна.



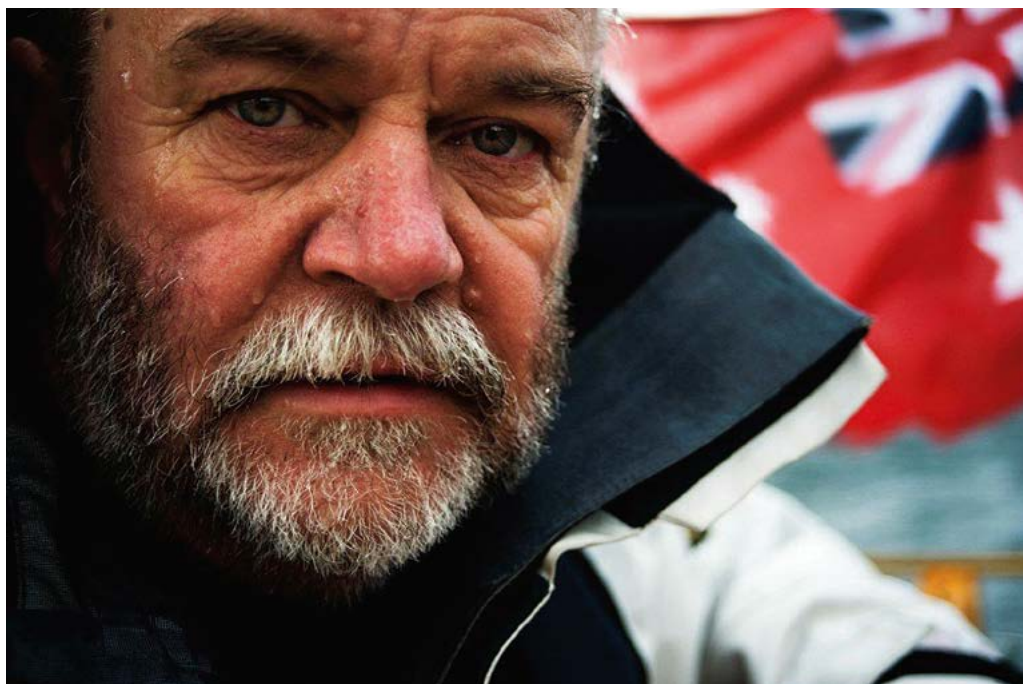
Мятеж на «Баунти» уже более двух веков привлекает внимание исследователей. Зарубежная библиография по истории этого корабля и трагической судьбе его команды насчитывает сотни книг и тысячи статей. Кинематограф тоже не раз обращался к этой драме.



Мятежники высадили Блая в море в виду острова Коту 28 апреля 1789 года.



Почечные камни шли у Макинтайра в течение двух дней. Самый крупный из них оказался диаметром 3,5 мм! Капитан вспоминал, что, испытывая страшную боль, он был испуган как никогда в своей жизни.



На баркасе капитана Блая в начале плавания было только 68 кг галет, 74 кг солины, 6 литров рома, 6 бутылок вина и 28 литров воды. На борту находилось 19 человек.

Экипаж шлюпки составили, кроме него, еще три человека. Среди них только Дэвид Прайс был опытным моряком, а двое других: финансист из Гонконга Дэвид Уилкинсон и студент Крис Уайлд из Великобритании — не имели морской практики, причем последний никогда до этого не ступал на борт лодки.

Навигационное оборудование составляли секстант, двое карманных часов XVIII века, морские таблицы, компас, подзорная труба, ручной лаг и лот. На борту были карандаши и чернильные ручки, записные книжки, судовой журнал и увеличительное стекло. А вот одежда у членов экипажа была вполне современная, в комплект входили: панамы, теплая шапка, рубашка, длинные брюки, прочные шорты, термобелье, водонепроницаемая обувь и непромокаемые костюмы. У каждого был надувной спасательный жилет, страховочная «сбруя» и аварийный маячок.

В ПОГОНЕ ЗА БЛАЕМ

«Talisker Bounty Boat» начала плавание 29 апреля — на день позже, чем переполненная людьми шлюпка отошла от борта корабля «Баунти». В самом начале пути путешественники направились к острову Тофуа — первой земле на длинном пути Блая к дому. Сейчас этот остров практически необитаем: проснувшийся вулкан заставил людей покинуть его. Да и время пребывания на нем трудно было назвать передышкой — рев извергающегося вулкана, тучи дыма, запах сероводорода отнюдь не располагали к долгой стоянке.

К острову путешественники подошли всего лишь через сутки после начала плавания и были еще полны сил, но из-за резкой смены

обстановки, отсутствия еды и палящего тропического солнца чувствовали себя не очень хорошо. Уже можно было представить, какое тяжелое испытание им предстоит пройти.

Маленькая шлюпка на многие дни становилась их домом, в котором надо было уживаться и жить во время долгого пути.

НАВИГАЦИЯ

Никаких современных средств навигации на борту не было. Направление по компасу и постоянные замеры скорости для ведения прокладки. Причем часто скорость замерялась на глазок, и когда Дэвид, посмотрев по сторонам, отмечал в судовом журнале: «Скорость 5 узлов», половина экипажа относилась к этой записи с явным скепсисом. Однако когда шлюпка подошла к островам Фиджи, оказалось, что прокладка, которую вели моряки, верна и ей можно доверять.

Современных карт на борту тоже не было, и это оказалось чревато неожиданными и неприятными сюрпризами. Однажды, темной безлунной ночью, когда шлюпка неслась с попутным 30-узловым ветром по трехметровым волнам, вахтенные заметили впереди силуэт острова. Сомнения не оставляли их. Не почудилось ли? И тут, прямым доказательством, они увидели перед собой рифы, о которые с огромной силой разбивались волны. До них было всего ничего. Резко приведя шлюпку к ветру, моряки избежали катастрофы, но круто идти она не могла, и время, пока они мчались мимо ревущей белопенной стены, балансируя между жизнью и смертью, показалось им вечностью. Шансов выжить в случае столкновения не было.

Но и когда шлюпка минула опасное препятствие, ситуация оставалась напряженной.

ПЕРВОЕ ИСПЫТАНИЕ

Ветер все больше усиливался, и волны достигали уже высоты в шесть метров. Серфинг с вершин этих огромных волн, когда шлюпка, несущаяся вниз на огромной скорости, начинала дрожать от перегрузок, требовал полного внимания и значительных усилий на руле. Рев ветра, мчащаяся мимо вода, до звона напряженные снасти и чернота ночи создавали впечатляющую картину шторма.

В этих условиях все сознавали, что за жизнь придется по-настоящему бороться. Такой сумасшедший серфинг не мог продолжаться вечно. Очередной гребень ударил по шлюпке, и она помчалась вниз, подставляя волне свой борт. Люди в резко накренившейся лодке были сбиты с ног, внутрь хлынула вода. Крен достиг 70°, и казалось, шлюпка замерла в этом неустойчивом положении. Все бросились на наветренный борт и спрямили свое судно, затопленное до самого планширя. Ведро откачивали воду, а капитан пытался справиться с управлением, чтобы избежать очередного удара волны. Новички были в шоке! Небольшой остров позволил укрыться за ним, и в шлюпке, стоящей на якоре, экипаж медленно приходил в себя.

Дэвид Уилкинсон не скрывал, что это про-



Плавание капитана Блая на шлюпке закончилось 14 июня 1789 года. Перегруженный баркас преодолел за 48 дней около 4000 миль. Это один из самых больших в морской истории переходов на открытой лодке.

исшествие явилось сильным испытанием его воли. В тот момент он был готов завершить свое участие в экспедиции, но все-таки нашел в себе мужество идти дальше.

ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ ТРУДНОСТИ

Как и у экипажа капитана Блая, на борту «Talisker Bounty Boat» запасов пищи было немного. Ежедневный рацион состоял из двух галет на завтрак, горсти изюма и орехов на обед и еще двух галет на ужин. Кроме того, пять дней в неделю на столе была консервированная солонина (банка делилась на четырех человек). Больше всего трудностей путешественники испытывали из-за ограничений с пресной водой. В начале пути ее было 120 литров, и из-за отсутствия дождей воду приходилось экономить. Дневная норма составляла 1 литр на человека. Люди на шлюпке худели с каждым днем, но воспринимали этот факт скорее с оптимизмом. Угроза остаться в океане совсем без воды была ре-



В 1994 году по маршруту шлюпочного перехода капитана Блая прошел его прямой потомок – 58-летний австралиец Рональд У. Блай. Точная копия исторического баркаса называлась «Наследник Баунти». Для прохождения всего маршрута экипажу из 9 человек понадобилось на 20 дней больше.





альной, и в какой-то момент суточную порцию уменьшили до полулитра. Из-за нехватки воды у Дона Макинтайра пошли почечные камни, и он испытывал страшные мучения. К счастью, погода изменилась, и шквалы с дождями позволили набрать более 200 литров живительной влаги. Водой были заполнены все пустые емкости на борту, и люди напились вволю. Как и экипаж капитана Блая, путешественники ловили рыбу, поедали ее в сыром виде или подвяливали на солнце.

Плавание от островов Фиджи до полуострова Кейп-Йорк, Большого Барьерного рифа Австралии, заняло 28 дней. Все мечтали о еде. На берегу их встречали журналисты и телеоператоры. Суета ненадолго оставленного мира, пиво и барбекю ждали измученных путешественников, но Макинтайр не позволил экипажу расслабляться. Максимум, что было разрешено путешественникам, так это приготовить

на пляже курицу и тушеные овощи. От остального во имя чистоты эксперимента пришлось отказаться. В этой точке капитан Блай дал отдохнуть своим людям два дня, но барбекю и пива для них здесь никто не приготовил. Впереди было еще 1400 миль до острова Тимор.

Последний рывок

От берегов Австралии шлюпка «Talisker Bounty Boat» шла с ровными постоянными ветрами. Она ходко бежала под парусами, все ближе и ближе подходя к конечной точке маршрута и сокращая возникшее отставание от «графика Блада». Казалось, все трудности позади. Но именно в Арафурском море шлюпку опрокидывало еще четыре раза. Удивительно, но люди на ней были уже настолько адаптированы к условиям плавания, что воспринимали это как должное и смеялись, в очередной раз орудуя ведрами.

«Преследование» капитана Блая благополучно завершилось на 48-й день пути. «Talisker Bounty Boat» пришла в Купанг с трехчасовым отставанием от баркаса, окончившим свое плавание 221 год тому назад. Капитан Макинтайр потерял в весе 18 кг, и первые два гамбургера, съеденные на земле, показались ему особенными.

Тяжелое испытание позволило каждому члену команды иначе взглянуть на многие вещи, лучше разобраться в себе и отделить истинные ценности от пустячных мелочей. Но ведь Макинтайр был откровенен с ними, предупреждая в самом начале: «Да, это реально рискованное предприятие, нисколько не сомневаюсь, что будет очень тяжело. Будет страшно, мокро, неудобно и голодно, но, сделав это, вы откроете для себя многие вещи, о которых даже не подозревали...».



Фото: www.pplmedia.com

