



РОДЖЕР Д. ТЭЙЛОР

**РЕЙСЫ
ПРОСТОГО
МОРЯКА**

© ИИ «Воя Планета»

РОДЖЕР Д. ТЭЙЛОР

**РЕЙСЫ
ПРОСТОГО
МОРЯКА**



ББК 99
УДК 087.5
Т-30

Т-30

Роджер Д. Тэйлор

Рейсы простого моряка. / Пер.с англ. П. В. Чечехин.
- М.: ИД «Моя планета», 2011. — 277 с.

ISBN 978-5-905445-01-9

Автор ярко и увлекательно рассказывает о захватывающих океанских путешествиях и делится бесценным практическим опытом «простого моряка». В 23 года он пережил кораблекрушение на судне «Индевор II» и с тех пор путешествует в одиночку на маленьком суденышке по огромному своенравному океану. Книга рассчитана на широкий круг читателей.

ББК 99 + 26.890
УДК 087.5 + 910

ISBN 978-5-905445-01-9

© Copyright 2007 Roger D Taylor

Содержание

Предисловие	VIII
ПЕРВАЯ ЧАСТЬ КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ	1
ВТОРАЯ ЧАСТЬ АВАРИЯ	79
ТРЕТЬЯ ЧАСТЬ ШТИЛИ	155

© ИД «Моя Планета»





Первая часть

Кораблекрушение



ПЕРВАЯ ЧАСТЬ

КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ

Едва я погружаюсь в подобие сна в раскачивающемся форпике, как в люке раздается пронзительный вопль, ужасающий своей грубой требовательностью: «Всем на палубу, взять спасательные жилеты!». Слова проникают сквозь оболочку моего полубессознательного состояния. Они отражаются от сопротивляющегося мозга, уже знающего их значение, но пытающегося игнорировать их, на одно биение сердца забыть их, притвориться, будто их никогда не было. Невозможно. Невозможно не замечать этих слов. А также невозможно не понять их смысл и последствия. От них не спастись. После второго удара сердца я уже полностью просыпаюсь, и мой желудок сжимают спазмы. Я понимаю, что наступает критический момент. Три дня, как мы, сражаясь с тяжелым волнением и ветром у мыса Норд-Кэйп в Новой Зеландии, боремся за спасение. Ветра штормовой силы от северо-востока, последствия тропической депрессии, спустившейся на юг от тихоокеанских островов, ворвались сюда и зажали нас между мысами Норт-Кэйп на севере и Кэйп-Карикари на юге. Мы находимся в классической ситуации экипажа, терпящего кораблекрушение судна с прямым вооружением – заперты между двумя мысами при очень сильном ветре на берег и без шансов вырваться в открытое море.



Если погодные условия не изменятся, есть только один выход – выбросить корабль на враждебный подветренный берег. Он уже близок, где-то впереди под ветром, слева по борту. Мы не можем в этой ситуации осуществить разворот оверштаг. При повороте к югу мы потеряем около мили, на которую нас приблизит к безусловной гибели. Час назад, около полуночи, когда пришла смена вахты, мы знали, что надежды осталось мало. Открыто ни о чем не говорилось, но экипаж судна был напряжен и суров. Все мужчины и единственная на судне женщина замкнулись в своих собственных мыслях о том, что казалось неизбежным. Разговоров было мало, разве что о самых необходимых для управления судном вещах. Обычные шуточные подначки и препирательства прекратились. Каждого из нас мучили простые и непроизносимые вслух вопросы: «Буду ли я жив к рассвету? Или умру? И если я погибну, как мне придется умереть?».



1

Я жил и работал в Кэрнсе, Северный Квинсленд, когда впервые прочитал о яхте «Индевор II». К тому времени мне исполнилось двадцать три года, и я был охвачен неодолимой жадной жаждой приключений. В восемь лет я убежал из дома в поисках лучшей доли. Пустой желудок вынудил меня вернуться назад к чаю. В десять я в первый раз оказался в море на десятифутовой шлюпке. Ее владельцем и шкипером был мой лучший друг Дик. Мы вышли в эстуарий реки Ди, туда, где уже действовали приливо-отливные течения. Это было строгойше запрещено. Нам следовало совершать плавание в пределах соединенного с морем озера. Впервые я увидел чистый горизонт с палубы небольшой яхты в бухте Ливерпул-Бэй, куда приходили большие корабли, и откуда они уходили в неизведанные дали. Так зародилось невыразимое, страстное желание, потребность, влечение, которым я одержим и по сей день.

К пятнадцати годам, когда мои многострадальные родители, наконец, согласились с тем, что их запреты на меня мало действуют, я проехал автостопом по Западной Европе. Лобовое столкновение на юге Франции на неделю уложило меня на больничную койку. Побитый, но не потерявший присутствия духа, я продолжил свое путешествие, направившись на север Италии и в Швейцарию. Красный меркурохром, которым лечили рваные раны на моем лице, творил чудеса, заставляя останавливаться сострадательных водителей. В семнадцать, перед поступлением в университет,



я опять проехал автостопом через Европу в Турцию, Иран и Сирию. Это было круговое путешествие длиной тринадцать тысяч миль. Я взял с собой 40 фунтов стерлингов, а когда вернулся, в моем кармане все еще оставалось 4 фунта. В пути я немного подрабатывал, сдавая за деньги кровь в Греции и выступая с представлениями на улицах Стамбула.

Окончив университет, я опять пустился в странствия, уже с подругой. Мы проехали автостопом по Европе, Турции, Ирану, Афганистану, через перевал Хибер в Пакистан, а затем в специальном поезде добрались до Индии (между двумя странами в это время шла война). Мы прятались от кишаших людьми улиц Старого Дели на холмах в предгорьях Гималаев, в старом колониальном поселении Муссоори.

Следующей остановкой стал Бангкок, а затем был побег из этого шумного города в покой и очарование курорта Паттайя-Бич на берегу Сиамского залива. Сегодня Паттайя – место, пользующееся дурной славой из-за так называемого «секс-туризма», кошмарный центр сосредоточения баров, гостиниц и борделей, предлагающих все мыслимые виды распутства неразборчивым в связях личностям. В конце шестидесятых это место напоминало рай – протяженные изгибы пустынных песчаных пляжей: с одной стороны плескалось чистое бирюзовое море, с другой – шумели заросли бамбука и пальмовые рощи, укрывающие тиковые тайские дома на сваях. Однако идиллические пейзажи портил Центр отдыха и восстановления армии США в северной части пляжа. Война во Вьетнаме была в разгаре. Морских пехотинцев направляли сюда для передышки от боев. Мы знали некоторых американских солдат и имели доступ к их развлечениям, в первую очередь – к парусным шлюпкам.

Затем мы подались в Сингапур, где из-за моих длинных волос я был зачислен в ряд нежелательных личностей. У нас забрали паспорта и дали всего несколько дней на то, чтобы появиться в одном из местных учреждений с оплаченным билетом на вылет из их островного государства и тогда наши



паспорта обещали возвратить. Это поставило крест на идее попытаться пробраться на какое-нибудь грузовое судно, идущее на Филиппины. На последние деньги мы купили билеты на самолет в город Перт в Западной Австралии.

Перт преуспевал. И так уже мощная горнодобывающая промышленность Западной Австралии получила новый импульс развития после открытия залежей урана на северо-западе. В центре Перта строилось множество новых многоэтажных офисных зданий. Я нашел работу помощника плотника, затем вырос до плотника, а вскоре стал бригадиром. Деньги мне платили приличные, и мы приобрели килевую яхту – судно с неполной палубой под названием «Сириус». Один сезон для плавания мы каждые выходные участвовали в гонках на реке Свон.

Примерно через пятнадцать месяцев я один уехал из Перта и добрался, сначала поездом, а потом пароходом, до острова Тасмания. Я лелеял мечту прекратить заниматься неблагодарным ручным трудом, поэтому подал заявление о приеме на работу клерком в департамент полиции. Вместо этого мои интервьюеры, у которых явно были более широкие полномочия по приему на государственную службу, решили, что мне будет лучше поработать школьным учителем. Меня послали в среднюю школу в Нью-Норфолк, примерно в двадцати пяти милях от Хобарта, вверх по реке Дервент и определили на двухнедельные подготовительные курсы для учителей. Во время подготовки приходилось, в основном, сидеть за последней партой на уроках в разных классах и смотреть, как все это делается, а затем уже мне разрешили самостоятельно преподавать полный курс английского языка и обществознания.

Я был сведущ в английском, но вот общественные науки предполагали изучение истории Австралии, о которой я не знал абсолютно ничего. К счастью, ученики, в основном, орава неусидчивых сорванцов из невежественной глубинки острова, знали еще меньше меня. Мне нравился западный берег



Тасмании, и я часто его посещал. В тех местах непроходимый лес и высокие горы подступают к продуваемым всеми ветрами пляжам, а волны, встречающиеся с землей впервые через тысячу миль пробега от побережья Южной Америки и разгоняемые непрерывно дующими западными ветрами, начинают вскипать и пениться за добрую милю от берега.

Я преподавал шесть месяцев, заранее прочитывая в учебнике истории на одну-две странички больше моих учеников. Затем на автомобильном пароме я добрался до Мельбурна и поменял там свой мини-седан на автофургон «Холден» – австралийскую рабочую лошадку для поездок в буш. А буш и был там, куда я направлялся. Четыре месяца я мотался по австралийскому захолустью. Проезжая семьдесят-восемьдесят миль за день, как правило, по дорогам, усыпанным красной пылью австралийской провинции, я затем останавливался на ночлег где-нибудь в придорожном кустарнике. В основном я спал под звездами, иногда – в кузове автофургона. Впервые ночное небо я по-настоящему увидел в прозрачном южном воздухе. Лучи сотен миллионов звезд нашей галактики пронзали темную твердь космоса, образуя вращающееся шоу со световыми эффектами, и буквально вызывая у меня головокружение от осознания масштабов происходящего. Это вообще был период размышлений. Много миль я прошел по засушливым кустарникам, лишь иногда отвлекаемый шипеньем плащеносной ящерицы или далеким глухим звуком шагов какого-нибудь сумчатого животного. Я был один и нисколько не переживал из-за этого.

В центре Квинсленда я шагал по высохшей земле, не знавшей дождя пятнадцать лет. Она расслаивалась, как сухая мыльная стружка, и при каждом шаге мои ноги утопали в ней по щиколотку. Позднее начался сильный дождь, превратив красную пыль в глубокую терракотовую кашу. Мой фургон соскользнул с дороги и безнадежно застрял в грязи по самые оси. Мне пришлось ждать больше суток, пока не появился следующий автомобиль, большой полноприводной грузовик с



кабиной, набитой молодыми пастухами, и с седлами в кузове. Они с шутками, подгазовкой и пробуксовкой колес в грязи, вытащили нас из этого болота, а затем умчались.

Мои пешеходные прогулки закончились в Кэрнсе. Я испытывал недостаток денег и нуждался в работе. В местных газетах объявлений о вакансиях было мало, но компании Хэйлс Крузес, которая во многом являлась монополистом на рынке паромных перевозок туристов в северной части района Барьерного Рифа, требовались палубные матросы. Я прошел собеседование со скучным мужичком среднего возраста, оказавшимся, как я выяснил позднее, приемным сыном владельца и первоочередным наследником в судоходной династии Хэйлс. Я был принят и приступил к работе на следующий день. Два-три раза в неделю была моя очередь работать на переходе к Грин-Айленд – коралловому острову примерно в часе хода от Кэрнса. Как правило, пассажиров было много. Кроме рутинной работы с концами при швартовных операциях, я также помогал разносить чай и еду из судовой продуктовой кладовой. На самом острове я возил в район рифов около дюжины туристов в небольшой моторной лодке с прозрачным дном.

Однако основной моей обязанностью являлась работа палубным матросом на судне, один раз в неделю ходившем в Куктаун и обратно. В обязанности палубного матроса входило все, что не делалось двумя другими членами экипажа – капитаном, который ненавидел пассажиров и никогда не спускался с капитанского мостика, и механиком, который тоже ненавидел пассажиров и никогда не поднимался из машинного отделения.

По понедельникам небольшой трюм судна загружался снабжением, в основном, пивом. В те времена в Куктаун проехать по суше было практически невозможно. Я потел в трюме, укладывая клетки и ящики, которые подавались с причала небольшим береговым краном, управляемым судовым механиком. По вторникам мы принимали на борт



тридцать-сорок пассажиров на занимающий один день рейс в Куктаун. Я должен был готовить и подавать им обед, затем убирать со столов и делать приборку. Ни разу за месяц моей работы обеденное меню не претерпело изменений – отварная говядина, отварная картошка и отварной горошек.

Во вторник к концу дня мы становились у расшатанного причала в Куктауне, всего в нескольких ярдах от пляжа, на котором огромный мужчина занимался килеванием настоящей яхты «Индевор», ремонтируя ее после посадки на риф. Куктаун лежит примерно на пятнадцати градусах южной широты, полностью в тропической зоне. Здесь была всего одна главная улица, пыльная, с универмагом, парой банков и множеством баров. За исключением ведущего к морю канала, со всех направлений город окружали лишь поросшие тропическим лесом холмы. Никто и ничто здесь не двигалось хоть сколько-нибудь быстро. Старые чудачки, жившие во времянках, рыбачили с причала и сплетничали до полуночи. Это была сонная, умирающая, печальная тихая заводь, словно взятая из новелл Конрада.

По утрам в среду мы разгружали трюм, затем загружались местной продукцией для доставки в Кэрнс. Это всегда были куски добываемого здесь олова, завернутые в дерюгу, и множество мешков ананасов. Олово и ананасы. По окончании погрузки, остальное время у нас было свободным, что обычно означало рыбалку с причала и болтовню со стариками. В четверг мы принимали пассажиров на обратный переход в Кэрнс. В пути им предлагалась отварная говядина, отварная картошка и отварной горошек.

Мне совсем не надоедали ежедневные рейсы вверх по побережью и назад. Переливающееся синее море, заросшее тропическими растениями побережье с его изгибами и поворотами, а еще глубже – все разнообразие странной топографии гор. Всегда было на что посмотреть и чем восхищаться. И все время с нами был сам Кук, открывший это побережье и давший названия его точкам. У Кэйп-



Трибьюлэйшн (мыс Бедствия), названного так, потому что здесь судьба Кука висела на волоске, к нам всегда подходил небольшой катер, чтобы забрать почту за неделю и снабжение.

В Кэрнсе я снял за городом комнату на первом этаже маленького деревянного дома. Хозяйка, Анна Миньоне, благовоспитанная старушка итальянского происхождения, жила, как и большинство жителей Северного Квинслэнда, на втором этаже. В саду росло огромное дерево манго, на котором висело множество плодов и крыланов – плотоядных летучих мышей. Соседнее здание, похожее на наш пригородный бревенчатый дом за низким деревянным забором, оказалось местным борделем. Работал он так незаметно, а я в то время был так наивен, что истинное предназначение соседнего дома выяснилось только тогда, когда Анна в один прекрасный день сообщила об этом совершенно будничным голосом. Тогда стало ясно, почему сюда часто приезжали такси. Временами появлялся патрульный автомобиль полиции, и офицеры вместе с хозяйкой заведения сидели на кухне второго этажа, выходящей на нашу сторону, и потому просматриваемой. Несколько раз и я перекидывался с ней парой слов через забор. Девушек почти не было видно. Очевидно, они приезжали из Брисбана и часто менялись. Как-то, возвращаясь домой поздно ночью, сквозь деревянные створки жалюзи спальни на первом этаже я увидел трогательную сцену – две девушки в пеньюарах сидели на кровати, одна из них не двигалась, а другая нежно расчесывала ее длинные волосы.

Однажды вечером, когда я, устроившись на своей маленькой веранде, от нечего делать, перелистывал местную газету, одна заметка вывела меня из состояния вечерней апатии. В Брисбан прибыло судно с прямым парусным вооружением, «Индевор II». До этого оно было в Сиднее, принимая участие в праздновании двухсотлетнего юбилея плавания Кука в этих местах. Затем судно ушло в Брисбан, после чего собиралось направиться в Новую Зеландию и на тихоокеанские острова. Прямое вооружение, острова Тихого



океана ... мое воображение сразу же разыгралось. Много лет я читал произведения о путешествиях разных авторов – Дана, Буллена, Вильерса, Ансона. Тайные мечты о плавании на настоящем корабле с прямым парусом всегда казались мне лишь неосуществимыми грёзами. В мире оставалось совсем мало парусников. Большинство из них были переоборудованы в учебные суда со стальным корпусом и принадлежали военно-морским силам разных стран. А это был частный деревянный корабль, готовящийся к длительному плаванию. Парусным судам обычно требуются большие экипажи. Я был молод, здоров, свободен и, побывав как морским бойскаутом, так и гардемаринном, по крайней мере, знал основы парусного и морского дела. Может быть, меня возьмут на это судно.

Я был весь в ожиданиях. Моя голова кружилась от картин голубых лагун и качающихся пальм. Я ощущал, как теплые пассаты ласкают мою щеку и слышал, как прибой разбивается о коралловые острова. Красавицы с обнаженной грудью, с голосами, выводящими чарующие мотивы, украшали мою наклоненную шею гирляндами из цветов красного жасмина, круживших голову своими ароматами. Черт возьми, нельзя терять ни секунды. За час я написал и отправил письмо на это судно через администрацию причала Патрик-Уорф в Брисбане, со своим резюме и предложением услуг в качестве члена экипажа. Через неделю я получил ответ по почте. Они изъявляли желание взять меня на корабль. Через две недели я подал заявление об увольнении и направился в Брисбан. Наконец-то я должен был стать настоящим матросом и в реальности ощутить опасное притяжение далеких горизонтов!



2

Корабль «Индевор II» не всегда так назывался. За несколько лет до переименования он был спущен на воду под названием «Монте-Кристо». Построенный в Ванкувере – Британской Колумбии – консорциумом бизнесменов, желавших возродить славные дни парусного флота, по своим основным размерениям он не очень отличался от «Индевора» Кука, но, в целом, был элегантнее и быстрее. «Индевор II» строился по образу бригантини «Альбатрос», чье изображение было опубликовано в журнале английского конструктора судов Уффа Фокса «Вторая книга о лодках». Безусловно, это был отличный, и к тому же смелый выбор, так как есть основания полагать, что фактически бригантина «Альбатрос» никогда не была построена.

Ее воплощение, «Индевор II», судя по внешнему виду, был создан из лучших материалов, с обшивкой, в основном, из красного дерева, на прочном еловом основании. Его мощный рангоут был выполнен из заготовленной в близлежащих лесах серебристой ели, легкой, но крепкой. Трехсекционная грот-мачта, сужавшаяся от толстого, как дерево, основания до нескольких дюймов в диаметре у клотика, достигала великолепной высоты в восемьдесят четыре фута от палубы. Длина самой палубы составляла девяносто четыре фута, но с длинным бушпритом и выступавшим вперед утлегарем, наибольшая длина парусника была почти сто сорок футов.

У судна было вооружение трехмачтового барка, с прямыми парусами на гроте и фоке, и гафельным продольным



парусом бизани. С четырьмя кливерами и разнообразными стакселями, «Индевор II» мог нести до семнадцати парусов сразу – огромная нагрузка от девяти тысяч квадратных футов натянутой парусины. Это массивное, причудливо сложное сооружение удерживалось на плаву и управлялось примерно пятью милями бегучего и стоячего такелажа, полностью изготовленного из натурального манильского каната и оцинкованного троса. На борту не было механических лебедок, все работы с такелажем выполнялись с помощью блоков, талей, или грубой ручной силы. Небольшой дизель Джимми 6-71 производства компании Дженерал Моторс, использовавшийся, в основном, при выходе или заходе в порт или для зарядки судовых аккумуляторов, был единственной силовой установкой на борту. Не считая УКВ радиостанции, на судне не имелось каких-либо электрорадионавигационных приборов. Вообще уступок современности было сделано мало. Необходимые удобства для экипажа сводились к минимуму. Учитывая, что дело происходило в конце двадцатого столетия, судно максимально возможно соответствовало своему старинному оригиналу.

После обычных разногласий и ссор, которыми сопровождается большинство совместных благих начинаний, права на судно перешли в руки канадского бизнесмена Рона Крэйга. Бледные черты лица Рона увенчивались копной блестящих черных кудрей – великолепная внешность для реализации его схемы зарабатывания денег. За первые пару лет корабль под своим названием «Монте-Кристо» дошел до западных морских границ США. В порту команда одевалась в форму матросов восемнадцатого столетия, вместе с самим Роном, наряженным Графом Моте-Кристо, и организовывала платные экскурсии по кораблю. Несомненно, обладавший даром убеждения и обаятельный Рон имел большой талант в том, что касалось завлечения публики на борт. И это было важно, стояночные и эксплуатационные расходы такого судна были огромны. Трудно представить, что за белиберду



приходилось слушать экскурсантам в «бермудах», но разве это важно? Все же рассказываемые им истории были несколько ближе к реальности, чем приключения мультипликационного матросика Попая, и приносили деньги. Рон был только и исключительно предпринимателем. Его мало интересовало судно в качестве парусного плавсредства, и он лишь изредка выходил на нем в рейс.

Мне точно неизвестно, когда или как зародилась идея, но в какой-то момент была установлена логическая связь между размерами и вооружением судна, и надвигающимся двухсотлетием плавания Кука в Австралию и Новую Зеландию. Хотя для знатока оно не выглядело, как «Индевор», для человека с улицы сходство было достаточным, и, что более важно, «Монте-Кристо», вероятно, был единственным в мире так похожим на «Индевор» действующим парусником. Несмотря на недостойное использование «Монте-Кристо», в его конструкции и вооружении очень многое было воспроизведено исторически точно.

Созрел план действий. Сначала следовало изменить название судна на «Индевор II». Оно должно было пойти через Тихий океан в Сидней, чтобы стать центром празднования двухсотлетия открытия Куком бухты Ботани-Бэй в 1770 году. После этого планировался переход вдоль восточных морских границ Австралии, с платными экскурсиями по судну в каждом порту, в новом обличье флагманского корабля Кука. Затем ожидалось, что оно пойдет в Новую Зеландию, где примет участие в дальнейших, несколько запоздалых торжествах по поводу прибытия туда Кука в 1769 году. Потом планировалось, что «Индевор II» повторит плавание корабля Кука, когда он описал огромную «восьмерку» для нанесения на карту берегов Северного и Южного островов Новой Зеландии. Потом – кто знал? Фактически, к тому моменту, когда я стал членом экипажа, Рон заключил контракт на трамповые перевозки в районе островов Фиджи.



На момент прибытия в порт Брисбан и знакомства со своим новым домом я обо всем этом ничего не знал. Судно, безусловно, было великолепно. Три мачты с аккуратными реями, возвышались над палубой. Грота-рей был сделан из огромного деревянного бруса, а его ноки с обеих сторон выступали далеко за высокий фальшборт посередине судна. В это время парусник стоял без крена. А я уже мог представить себя на ноке накрененного в штормовом море рея. В носовой части, бушприт и утлегарь плавно уходили вперед и вверх далеко за сорок футов. Теперь я, мысленно набивая кливер, цеплялся за самый нок бушприта, который то взлетал под небеса, то обрушивался на гребень очередной волны. Я даже содрогнулся от благоговейного восторга. Корма представляла собой небольшой полуют с каютой нижней палубы для капитана и штурманской рубкой. Посередине судна, на шкафуте, находилась другая надстройка – камбуз. Третья надстройка – жилое помещение для судовладельца, когда он был на борту, была возведена в носовой части. Настил палубы из древесины тикового дерева, был сплошным от бака до кормы и прерывался только трапами на полуют и на приподнятый бак. Корпус с элегантными продуманными обводами был сделан из просмоленного красного дерева. Длинные стыковые швы корпуса приводили взгляд к носовому украшению судна в форме бородастой головы с безумным взором – головы самого Графа.

Летний воздух был наполнен тяжелыми ароматами, исходившими от корпуса и вооружения судна: ядовитой смесью запахов соснового дегтя, старых канатов, новых канатов, краски, смолы, жира, бревен и изношенной парусины, а со стороны гавани все это дополнялось запахом прения речной воды, пробивающей путь к морю. Это был первостатейный запах порта прошлых веков. Я глубоко и жадно вдыхал его. Что еще могло так глубоко передать атмосферу предстоящего морского приключения и так усилить неизбежную тягу к дальним странствиям?



Когда я, переполненный множеством первых впечатлений, стоял на старом бревенчатом причале, больше всего меня поразило огромное количество канатов. Многие мили бегучего такелажа вели к рядам кофель-нагелей по фальшборту, и на каждом из них был уложен толстый пеньковый трос. На основании каждой мачты с трех сторон также находились нагель-планки, тоже с бухтами тросов. Наверху кружил голову лабиринт из пересекающихся во всех направлениях штагов и тросов такелажа. Мне уже приходилось видеть подобное – в свою бытность гардемаринном я был на экскурсии по историческому паруснику «Виктори» в Портсмуте. По сравнению с ним, «Индевор II» казался карликом. Однако «Виктори» был в первую очередь музеем – выведенным из строя судном. А здесь был настоящий, действующий, плавающий корабль с прямым вооружением, готовящийся вскоре выйти в море. К тому же, я буду находиться на его борту. Я не мог поверить в свою удачу.



ИД «Моя История»





Почти на плаву!



*«Рок» в Нью-Плимуте перед началом гонки одиночников
ТрансТасмания 1974.*





Благоприятная погода в Тасмановом море.



«Рок» в штормовую погоду посреди Тасманова моря, с разбитым авторулевым устройством и аварийным ручным приводом руля.