Сила мечты

Автор:
Джессика Уотсон

Сила мечты

Джессика Уотсон

Проект TRUE STORY. Книги, которые вдохновляют (Эксмо)

В 12 лет Джессика говорит родителям, что собирается совершить кругосветное путешествие. В 14 она моет посуду в ресторане, а на заработанные деньги учится мореплаванию. В 16 Джессика в одиночку проплывает вокруг Земли на маленькой розовой яхте и становится знаменитой.

В книге представлены дневники Джессики Уотсон, которая в 2010 году побила рекорд, став самым молодым мореплавателем, совершившим кругосветное безостановочное одиночное путешествие на яхте. Несмотря на очень юный возраст, отсутствие денег и неодобрения со стороны окружающих, Джессике удалось за два года отточить навыки мореплавания, найти спонсоров и уговорить родителей отпустить ее в кругосветку…

В книге вы найдете QR-коды со ссылкой на видеодневники путешествия Джессики.

Джессика Уотсон

Сила мечты

Посвящается всем, кто помог мне осуществить мою мечту.

Спасибо вам.

И моей маме…

От автора

Я благодарю всех, кто читал мой блог во время моего плавания. Начиная работать над книгой, я попыталась написать историю своего путешествия в более традиционном стиле, но ничего не выходило. Я что-то потеряла на этом пути. Поэтому я решила включить в книгу записи из блога (немного отредактированные), комментируя их и дополняя рассказами о некоторых событиях и о своих мыслях и чувствах, о которых я была не вполне готова говорить, когда находилась в море. А также поделиться тем новым, что узнала с тех пор. Надеюсь, вы с интересом прочитаете обо всем моем путешествии, а не только о 210 днях, проведенных в океане.

Возможно, это порой и сбивает с толку, но расстояния на суше я обозначала в километрах, а на воде – в морских милях.

1 морская миля = 1,852 километра.

Интересно заметить, что морская миля длиннее обычной (1,6 километров).

Длину судов я указывала в футах и дюймах, но все остальное – в метрах и сантиметрах.

1 фут = 0,3048 метров.

Температура всегда приводилась в градусах по шкале Цельсия.

Я старалась по ходу повествования разъяснять значение морских терминов, но в конце книги приведен глоссарий – надеюсь, он вам поможет.

Джессика Уотсон, 2010

1. Отправилась из Сиднея 18 октября 2009 г.

2. Пересекла экватор 19 ноября 2009 г.

3. Поймала свою первую (и единственную) рыбу 23 ноября 2009 г.

4. Рождество в Океанском полюсе недоступности – точке планеты, наиболее удаленной от суши (такая точка не одна-единственная)

5. Обогнула мыс Горн 13 января 2010 г.

6. Перенесла четыре сокрушительных удара в южной части Атлантического океана 23 января 2010 г.

7. Обошла с юга Кейптаун и мыс Игольный 23 февраля 2010 г.

8. Примерно на полпути между мысом Игольным и мысом Луин, 19 марта 2010 г.

9. Прошла под мысом Луин, вновь в Австралийских водах 11 апреля 2010 г.

10. В бурных водах вокруг Тасмании, 2 мая 2010 г.

11. Прибыла назад в Сиднейскую бухту 15 мая 2010 г.

Предисловие

Почему так мощно притягивает море?

Оно шепчет в ветре над пустыней, его говор звучит в музыке тропической ночи… а отчетливее всего это притяжение чувствует человек, несущий ночную вахту один в море.

Чувство сделанного и пережитого, чувство неразгаданного и таинственного; секрет Глубокой Тишины, тишины вечности, которую не способно выразить сердце.

Из книги «Мореплавание в Европе и Азии»

Герберт Уоррингтон Смит (1867–1943),

британский путешественник, офицер флота, писатель

Взошла половинка луны, и чернота моря подернулась серебристым сиянием. После заката легкий ветерок с запада разрушил стеклянную гладкость воды, весь день стоявшей неподвижно, и «Розовая леди» (Ella’s Pink Lady) теперь шла хорошим темпом под всеми парусами. Лучшей погоды для первого вечера в море и не придумаешь. Видя, как «Розовая леди» уверенно делает четыре узла (четыре морских мили в час), я испытывала невероятную гордость за мою классную маленькую розовую яхту. С большим облегчением я наконец-то осталась наедине с собой и стала размышлять о том, что меня ожидает в ближайшие дни во время плавания, и о грандиозном приключении, которому скоро предстояло начаться. Наслаждаясь чудесным вечером, я и предположить не могла, что что-то пойдет не так.

В то утро, около десяти, я вышла из Мулулаба в сопровождении эскорта лодок и вертолетов и после пятнадцати часов плавания и многих недель ежедневной многочасовой подготовки чувствовала усталость и легкую тошноту. Обычно мне удавалось уверенно «встать на ноги» в море всего за несколько дней. В полной уверенности, что все в порядке, я решила на несколько минут прилечь и подремать.

К этому моменту мы с «Розовой леди» находились примерно в 15 морских милях к востоку от острова Норт Страдброк. Мне бы хотелось оказаться уже подальше от берега, вдали от местных рыболовецких артелей и случайных судов, однако

легкие дуновения ветра и сейчас, и ранее говорили о том, что с момента отплытия я отошла не слишком далеко. Внимательно изучив горизонт, проверив радар и AIS[1 - AIS (Alarm Indication System – сигнал тревожной индикации) – прибор с сигнальным устройством, которое срабатывает, подавая громкий сигнал, когда на определенном расстоянии от яхты оказывается другой корабль, помогает избежать столкновения.] и поставив будильник, я вскарабкалась на свою койку, не снимая спасательного жилета и страховочной обвязки.

Разбудил меня душераздирающий грохот: «Розовая леди» внезапно затормозила и яростно крутанулась вокруг своей оси. Я подскочила с койки, а отвратительный скребущий звук не прекращался. Бросив быстрый взгляд сквозь сходной люк, я поняла, что мы столкнулись с чем-то огромным – с каким-то кораблем. Вместо неба сверху стеной высилась, застилая звезды, громада из черной стали. Мои уши и весь мой мир заполнил рев моторов.

Перегнувшись в кокпит[2 - Кокпит – зона на корме, из которой производится управление яхтой (в общем случае – углубленное открытое помещение в средней или кормовой части палубы для рулевого и пассажиров (на катерах и парусных яхтах)).], я схватила румпель, щелчком вырубила автопилот и попыталась сдвинуть нас с места. Безнадежно. Двигаться было некуда, и я ничего не могла сделать. С тряской и скрежетом нас несло вдоль корпуса корабля. Еще один взгляд – и мне стало ясно, что к нам стремительно приближается корма корабля с возвышающимся над ней мостиком[3 - Мостик – огражденная часть палубы верхних ярусов надстроек и рубок или отдельная платформа. Предназначены для размещения постов управления, наблюдения или связи, а также для перехода из одной надстройки в другую.]. Шум все нарастал и, понимая, что мачта и снасти готовы рухнуть, я ринулась вниз в попытке хоть как-то защититься.

Когда я сидела на койке, закрыв голову руками, послышались новые, еще более ужасные звуки. Прошло всего несколько секунд, но мне они показались часами. Шкафчик для посуды рядом со мной развалился, когда крепление разлетелось на миллион кусков. Лодка накренилась на один бок, а затем внезапно подпрыгнула и встала вертикально, это сопровождалось оглушительным грохотом рухнувшего на палубу такелажа.

Когда яхта выровнялась, а рев моторов начал стихать, я вернулась на палубу. Там была настоящая свалка. Везде вперемежку валялись такелаж и ржавые ошметки от корпуса корабля. За бортом «Розовой леди» виднелись темные

очертания огромного судна, скользящего вдаль, которому не было нанесено ни малейшего ущерба; мы же неподвижно стояли в оставленном им белом пенном следе.

Я была ошеломлена, не верила в то, что произошло, у меня кружилась голова. Я отчаянно пыталась осознать, что случилось, одновременно проверяя, нет ли воды в трюме и не поврежден ли корпус. В голове была лишь одна мысль: «Бедная моя лодочка!» И пока я щелкала переключателями, чтобы установить, какое оборудование уцелело, эта мысль приобрела форму напева – «бедная моя лодочка, бедная моя лодочка». Снова и снова делая глубокие вдохи, чтобы остановить дрожь в руках, я взяла радиоприемник – послать сигнал кораблю, а затем схватила телефон и позвонила папе рассказать о произошедшем. «Со мной все в порядке. Все абсолютно нормально, но мы налетели на другой корабль, лишились мачты», – на одном дыхании проговорила я.

Вернувшись на палубу, я медленно очистила ее и закрепила на прежние места порванные снасти – совсем одна, в милях и милях от земли. На все это мне потребовалось больше двух часов. Приходилось часто прерываться, чтобы перегнуться через борт: меня рвало, прежняя легкая тошнота перешла в настоящую морскую болезнь. В конце концов, я завела двигатель, чтобы пройти на моторе шесть часов, оставшиеся до Золотого берега.

Как же быстро все изменилось!

Впереди меня ждали как минимум 23 000 морских миль безлюдных океанских вод, яростные бури и многочисленные угрозы крушения. Но в тот день мне казалось, что вряд ли за все предстоящие мне месяцы одиночества в море что-то окажется таким же трудным, как необходимость высоко держать голову в тот момент, когда я вела покалеченную «Розовую леди» вдоль Золотого берега и видела толпы людей, флотилию судов со зрителями и толчею поджидающих репортеров.

Я не знала, собралась ли эта толпа, чтобы продемонстрировать свою поддержку или чтобы своими глазами посмотреть на то, что многие сочли моим быстрым поражением. Мне пришлось усилием воли заставить себя отбросить дурные мысли и сконцентрироваться только на том, чтобы направлять нас вверх по протоке, изредка помахивая и вяло улыбаясь ближайшим лодкам.

Я знала, что этим единственным ужасным инцидентом я предоставила новый материал каждому, кто критиковал меня и моих родителей за то, что я пыталась совершить. По их мнению, я наглядно продемонстрировала, почему мне ни в коем случае не следовало разрешать плыть одной. Однако в тот же самый момент я доказала и самой себе, что способна осуществить свою мечту. Все сомнения насчет того, справлюсь ли я, улетучились. Я осознала свою внутреннюю силу.

Все последующие месяцы, когда ветер и волны яростно швыряли «Розовую леди», или когда мы дрейфовали при полном штиле, и казалось, что дом – в миллионе миль от нас, а дни медленно перетекали один в другой, я мысленно возвращалась к событиям, которые последовали на следующий день после столкновения с 63-тонным грузовым судном Silver Yang, и черпала силы в осознании того, что я смогла держать себя в руках, когда больше всего мне хотелось рухнуть. Как говорит пословица, все, что нас не убивает, делает сильнее. Тот танкер мог убить меня, но не убил. И, оставшись в его кильватере, я была уже сильнее, чем раньше, более решительной и готовой ко всему, что еще могло случиться со мной в пути… ну, почти.

Часть первая

Старт

Безопасность – по большей части суеверие. Ее не существует в природе, и сыны человеческие никогда не испытывают ее. В конечном счете, уклоняться от опасности не более безопасно, чем встретиться с ней лицом к лицу. Жизнь – это либо дерзкое приключение, либо ничто.

Хелен Келлер[4 - Хелен Келлер (27 июня 1880 – 1 июня 1968) – слепоглухая американская писательница, преподаватель и общественный деятель. Несмотря на физические недостатки, вела активный образ жизни, получила образование и стала автором 7 книг. Самая известная из них – «История моей жизни», переведена и на русский язык.]

В детстве я боялась почти всего. Я плохо помню эту историю, но мама рассказывает так. Однажды, когда мне было пять лет, к нам приехали родственники, и дети – я, моя старшая сестра и наши двоюродные братья и сестры – играли все вместе. Когда все дети кроме меня, взявшись за руки, стали прыгать в бассейн, мама, зная, что я боялась воды и не умела плавать, стала внимательно за мной наблюдать.

Мне явно до смерти надоело только смотреть на них, поэтому, когда в очередной раз все выстроились, чтобы взяться за руки и снова прыгнуть, я присоединилась к ним. Мама говорит, что ждала, когда я отпущу руки, но я этого не сделала. Я прыгнула вместе с остальными, визжа и хихикая, но только до тех пор, пока мы не коснулись воды. Я пошла прямиком на дно, и дядя бросился меня вытаскивать.

Я бы очень хотела узнать, когда именно я из тихой малышки, которая как хвостик ходила за другими, превратилась в отправившуюся в кругосветное плавание девочку, нисколько не сомневающуюся в том, что при достаточном упорстве она сможет достичь всего, что задумала.

Я поняла, что, если хочешь жить по-настоящему, нужно действовать, неотступно следуя самым смелым мечтам. Я не помню день, когда прыгнула в бассейн, это всего лишь история, которую любит рассказывать мама. Но где-то между этим моментом и тем днем, когда я отправилась в плавание из Сиднейской бухты на «Розовой леди», я осознала то, что Хелен Келлер выразила гораздо лучше, чем могла бы сказать я: «Жизнь – это либо дерзкое приключение, либо ничто».

* * *

Чтобы стало понятно, почему у меня возникло желание совершить кругосветное плавание, следует начать с рассказа о родителях. Как любит напоминать папа, без них меня бы не было на этом свете, и только благодаря поддержке семьи я обрела возможность осуществить свою мечту.

И моя мама Джули, и папа Роджер родились в Новой Зеландии. Там они в 1986 году поженились, а в 1987-м – перебрались в Сидней. Купив на шоссе Парраматта Роуд у торговца автомобилями старый фургон, они отправились вдоль побережья в Квинсленд. И только лишь добравшись до шоссе Пасифик Хайвей и немного увеличив скорость, они обнаружили, что автомобиль издает

жуткий скрип, который они не замечали раньше. Теперь, вспоминая эту поездку, мама смеется и говорит, что торговец, наверное, подумал: «Ох уж эти новозеландцы, понаехали сюда, а сами только с лодки слезли. Вот и загоню я им эту рухлядь». К счастью, машине удалось дотянуть до Золотого берега, и родители начали обустраиваться на новом месте.

Мама стала работать специалистом по трудотерапии, а папа решил вместо изготовления паровых котлов заняться чем-нибудь другим. Перед тем как начать работать с недвижимостью, он какое-то время имел собственный бизнес по прокату телевизоров, и явно не случайно у нас дома, пока я росла, телевизора никогда не было. Папа видел, в какую зависимость от телевидения попадают люди, какой ограниченной становится их жизнь – всегда в четырех стенах, без движения, – и решил, что сам ни за что таким не будет.

Не думаю, что родители планировали навсегда оставаться в Австралии, но в 1992 году родилась моя старшая сестра Эмили, в 1993-м – я, мой брат Том – в 1995-м, а в 1997-м появилась на свет моя младшая сестра Ханна. Так что, имея на руках четырех маленьких детей, им было не до того, чтобы думать о возвращении в Новую Зеландию.

Если не принимать во внимание тот факт, что у нас не было телевизора (что определенно оставляло нас в меньшинстве), мое детство было исключительно нормальным. Мама и папа никогда не были мореплавателями. На заре их совместной жизни, еще в Новой Зеландии, их самый тесный контакт с морем заключался в том, что они брали лодку и ловили с нее рыбу у побережья города Фангареи. Они любили палаточные походы, великолепно их организовывали, и мы выбирались из дома при любой возможности. Когда папа предлагал нам на выбор: провести день в одном из парков с аттракционами на Золотом берегу или, потратив ту же сумму денег, отправиться на неделю в поход в наше любимое место, кемпинг всегда побеждал. Однако когда я уже училась в четвертом классе, мама на летние каникулы отправила нас в морской лагерь, устраиваемый Саутпортским яхт-клубом. Подозреваю, мама предполагала, что понравится это больше всего Тому, которому было тогда всего шесть, и без нас с Эмили он не мог обойтись. Ханна была слишком мала и оставалась с мамой на пляже. Из лагеря мы втроем отправились на уик-энд на занятия по парусному спорту для начинающих, а затем – на клубные гонки. Джон Мерфи, наш инструктор, был великолепен, только вот его голосовые связки постоянно подвергались чрезмерной нагрузке – а как иначе, если все время над водой раздавались его вопли: «Да поднимайте вы эту хрень!»

Сначала я не то чтобы боялась ходить под парусом. Мне было страшно находиться в открытом море вдали от берега, но у меня никогда не возникало чувство, что меня заставляют уплывать все дальше и дальше от мамы и папы или от других людей. В ветреные дни, когда я не решалась выходить в море, я оставалась сидеть на пляже с Ханной и чувствовала себя такой брошенной. Смотреть, как остальные дети вытаскивают свои лодки на берег в конце дня – улыбающиеся, полные впечатлений, – было тяжело, и я понимала, что потакаю страху, который мешает мне принять участие в общем веселье. Эмили справлялась просто отлично. Она все схватывала на лету и, казалось, без малейших усилий. Я видела, какое удовольствие ей доставляют эти морские прогулки, и хотела быть такой, как она. Ситуация немного напоминала тот день, когда мы прыгали в бассейн. Мне не нравилось торчать на пляже и ждать, пока все вернутся, хвастаясь своими успехами в регате. Я хотела быть в самой гуще событий. В дни, когда дул сильный ветер и поверхность воды покрывалась белыми барашками, мне не хватало сил справляться с лодкой, и я всегда оказывалась где-то в хвосте флотилии, сражаясь с посудиной. Но оказалось, что в спокойные дни, когда сила и умение действовать быстро не имели значения, тщательно спланировав свои действия, соблюдая правильную тактику и набравшись терпения, я могла попасть в середину группы и соревноваться с другими за то, чтобы занять более высокое место. Моя уверенность росла одновременно с мастерством, и я начала получать все больше и больше удовольствия от плавания.

Мама однажды спросила, не кажется ли мне, что меня заставили ходить под парусом. Нет, я так не чувствовала. Мы просто делали это, и все. Парусный спорт стал нашим семейным развлечением, и, если уж на то пошло, это мы, дети, заставляли маму и папу выходить в море. Мы не играли в пляжный волейбол или футбол, не входили в команду маленьких спасателей. Мы ходили под парусом. Дружелюбный Центр для начинающих при Саутпортском яхт-клубе в Холивелле чем-то напоминал место проведения семейного досуга и был отделен от профессионального, официального клуба. Вскоре наша семья стала проводить в клубе каждые выходные. Мы, дети, брали уроки, участвовали в соревнованиях или ходили в составе команды на более крупных судах, а мама и папа управляли спасательными лодками.

Моя лучшая подруга Памела Фредрик и ее семья тоже были членами клуба. Они также поддерживали идею «нет телевизору», поэтому если мы были дома, то что-нибудь мастерили или играли. Исключение составляли только зимние каникулы. Иногда мама и папа брали напрокат телевизор и видеомагнитофон, и мы, собравшись в кружок, смотрели документальные или художественные

фильмы – такие просмотры являлись своеобразным праздничным поощрением. Больше всего нам нравился документальный фильм сэра Эдмунда Хилари о его первом восхождении на Эверест. Мои родители были обыкновенными, очень нормальными людьми, но их решение не иметь дома телевизор многие считали странностью. Однако мама с папой не собирались изменять свой образ жизни только потому, что так жить не принято.

Пока мы росли, решения всегда принимались при участии всех членов семьи. Когда нужно было привязывать лодки к крыше автомобиля после долгого уик-энда на воде, нам с Эмили полностью доверяли и не сомневались, что мы справимся с работой не хуже любого взрослого. Я никогда не чувствовала себя ребенком, которому не дают слова, которого видят, но не слышат. Нет, скорее, я ощущала себя человеком, мнение которого ценят.

К тому моменту, когда я пошла в школу, папа уже оставил бизнес по прокату телевизоров и основал быстро пошедшую в гору компанию по торговле недвижимостью. Затем, абсолютно неожиданно, он получил предложение от человека, пожелавшего купить его бизнес. Хотя это предложение и не было принято, оно заставило маму и папу задуматься о том, чем можно было бы заняться, если не быть привязанными к одному месту. Как и любому человеку, поначалу им трудно было даже представить, что однажды можно бросить налаженную жизнь, особенно имея на руках четверых детей, но все же они начали мечтать. Одна из тем, обсуждаемых ими в то время, – путешествие по Австралии. Когда примерно год спустя последовало еще одно предложение о продаже бизнеса, папа его принял. Он всегда говорил, что если и соберется путешествовать, то только вместе с семьей. Он не хотел ждать, пока дети вырастут и уедут из дома, а он превратится в седого бродягу. Кто знает, что ждет нас в будущем?

Так что план теперь заключался в том, чтобы купить и обустроить автобус, на котором можно было бы объехать Австралию, пока дети не вырастут и не потеряют интерес к семейным путешествиям. Я училась в пятом классе, когда в 2004 году мама и папа продали дом. Они начали подготавливать автобус к путешествию и еще купили 52-футовую моторную яхту, на которой можно было жить. Она называлась Home Abroad («Всюду дом»).

Выезжая из дома, мы избавились от множества вещей, но нашего попугайчика Мэгги взяли с собой. Думаю, сначала мы планировали провести какое-то время на катере, а потом на автобусе устремиться навстречу великому приключению,

но кончилось тем, что более пяти с половиной лет мы плавали вдоль побережья Квинсленда, время от времени выезжая на автобусе в глубь Австралии. Переехав жить на катер, мы оставили школу и начали получать образование на дому – теперь мама учила нас в «яхтенной» или «автобусной» школе.

С самого начала мы усвоили, что яхта – это бесконечные поломки и проблемы, связанные с ее содержанием. Прошло немало времени, прежде чем на борту был установлен настоящий корабельный порядок, позволяющий проводить больше времени в открытом море и на якорных стоянках, а не в тишине гавани или в ремонтных мастерских. Мало-помалу мы научились управлять судном, становясь при этом ближе друг к другу, чем раньше. Достаточно быстро мы с сестрой научились швартоваться и выходить из гавани. Все были заняты своей работой, и каждый являлся важной частью команды.

Когда мы основательно изучили судно и овладели необходимыми знаниями, мы стали ходить дальше на север вдоль восточного побережья Австралии. Эта новая жизнь предоставляла нам, детям, невероятную свободу. Мы высаживались на острова, у которых кроме нас никто больше не стоял на якоре. Мы плавали, ныряли с трубкой и маской, собирали ракушки и исследовали пляжи, острова, судоходные пути. А потом были прогулки к маякам и вдоль по проливам, поиски водопадов. Всегда было нечто особенное в тех местах, которые принадлежали только нам.

Многие из мест, где мы побывали, нам очень нравились, но остров Лизард был самым лучшим. Это умопомрачительный тропический рай, состоящий из обрамленных пальмами пляжей и коралловых рифов. На главной якорной стоянке острова Лизард всегда много яхт и катеров, и каждый, вставший там на якоре, обязательно сходит на берег на закате, встречаясь со всеми остальными на пляже. Компания на острове всегда собиралась расслабленная и дружелюбная, и пока взрослые обсуждали свои маршруты, дети, отдельно от них, отправлялись самостоятельно исследовать берег. Были и костры на пляже, и водяные битвы, и разнообразные экспедиции вокруг островов и в горы. Но большую часть времени мы плавали сами по себе, только наша семья, все вместе, и благодаря этому очень сблизились.

Однако наша жизнь не была заполнена только идиллическим сиянием солнца, спокойными морскими водами и ясными небесами. Были и семейные ссоры, и детские драки, и насмешки, и раздражение, и необходимость останавливаться в разных портах, чтобы переждать непогоду и пополнить припасы. В местных

супермаркетах у нас часто набиралось по три-четыре тележки – мы с Томом набили руку в том, чтобы потихоньку впихнуть в покупки несколько лишних шоколадок! Если погода слишком долго задерживала нас в одном месте, все испытывали нетерпение (наверно, тогда больше всего и разгоралось ссор и драк), стремясь снова оказаться в пути. Мама и папа использовали эти остановки для того, чтобы заставить нас нагнать школьную программу, так что мы всегда очень радовались возвращению теплой погоды.

Один из тех исключительных случаев, когда мы столкнулись с по-настоящему плохой погодой во время плавания, в моей памяти связан с чувством страха, но одновременно и какого-то веселья. К тому моменту мы еще не очень долго прожили на яхте и не достаточно хорошо разбирались, что к чему. Мне было одиннадцать. В тот день разразился один из тех дневных штормов, которые, кажется, налетают из ниоткуда и очень быстро приобретают отвратительный характер. Была ужасная видимость, ветер в сорок узлов[5 - 1 узел = 1,852 км/ч.], а в море перекатывались гигантские волны. Все то время, когда я не должна была на палубе следить за обстановкой, я пряталась под столом в салоне и притворялась, будто успокаиваю там попугайчика Мэгги!

Жизнь на воде неминуемо сталкивала нас с разнообразными людьми, в том числе и с настоящими «морскими волками», которые всегда тусуются вблизи яхт-клубов, гаваней и лодочных станций. Их рассказы о плавании на веслах или под парусами очаровывали и часто вдохновляли. Хотя, должна признаться, меня дико выводило из себя, когда меня не воспринимали всерьез из-за того, что я девочка и к тому же «тощий желторотик».

Для тех, кто живет на воде, существует неписаный закон: если другая лодка причаливает, ты должен остановиться, предложить помощь и взять ее швартов[6 - Швартовы – веревки, которыми яхта привязывается к причалу.]. Быть «маленькой девочкой» означало, что в большинстве случаев мое предложение помочь полностью игнорировали, а «веревку» передавали любому взрослому мужчине, находившемуся рядом. В этих случаях я страшно обижалась. Я могла управляться с «веревкой» ничуть не хуже, чем кто-то другой.

Я ненавидела те ситуации, когда обо мне судили по внешности и решали, на что я способна, на основе стереотипных представлений о «маленьких девочках». Такое отношение кое-кого могло бы заставить совсем бросить мореходство, но меня оно только распаляло. Возможно, отчасти потому, что сама-то я знала, на

что способна, и, хоть и была мала, я не собиралась позволять другим людям поколебать мою уверенность в своих силах.

Долгое время я мучительно пыталась научиться читать и писать (по правде говоря, у меня и сейчас большие проблемы с правописанием), но мне повезло: мама и школьные учителя быстро поняли, что у меня дислексия. Дислексия – неврологическое расстройство, связанное с обучением языку, при котором человек испытывает трудности при распознавании и запоминании связей между звуками и словами. Это нарушение способности к обучению может затруднять освоение чтения, письма и иногда математики. Некоторые дети в подобной ситуации получают настоящий удар по самооценке, но не в моем случае, когда никто не придал этому большого значения. Никто не ставил на мне никакого клейма, не заставлял чувствовать себя тупицей из-за того, что я не умею правильно читать, а с некоторыми детьми, я знаю, такое случается. Мама просто упорно пробуждала во мне любовь к книгам, читая вслух. Она поддерживала меня и давала мне время найти собственный путь.

Мама всегда говорила, что однажды в моей голове «вспыхнет свет» и мои трудности с чтением постепенно исчезнут. Она была права. Моей любимой книгой была «Маленькая белая лошадка в серебряном свете луны» Элизабет Гоудж, и я постоянно донимала маму просьбами почитать мне ее. Однажды она сказала: «Джесс, ты же ее практически наизусть знаешь. Почему бы тебе самой ее не почитать?» Так я и сделала. Вначале спотыкалась на каждом слове, но потом перешла к другим историям и новым книгам. Как только я ухватила суть чтения, я смогла «убегать в другой мир» в любой момент. Теперь я уже читаю помногу, но что касается правописания – не уверена, что оно когда-нибудь заметно улучшится. Несмотря на это, я всегда могла получать хорошие баллы по английскому, только для этого мне приходилось прикладывать больше усилий и тратить больше времени, чем другим детям. К счастью, у меня есть, кому проверять мои записи в блоге, прежде чем они попадают в Интернет, так что я могу особенно не волноваться. И все же, я уверена, что за моей спиной многие хихикают над моими самыми смешными ошибками!

Во время подготовки к путешествию мне все время приходилось писать. Я писала разным людям с просьбой дать совет, искала спонсоров и составляла один за другим списки необходимых вещей. Да и написанные мной посты в блоге также укрепили мою уверенность в себе и научили меня большему, чем любой еженедельный тест на правописание. А написание этой книги стало еще одним огромным вызовом, но, поверьте мне, ее расшифруют (отредактируют), прежде

чем она попадет к вам!

Борьба с дислексией сделала меня сильней, поэтому всевозможные неприятные моменты – от невнимания какого-нибудь моряка, который отмахнулся от моего предложения помочь привязать лодку, до утверждений разных людей, что я не способна проплыть вокруг света – никогда не заставляли меня сомневаться в себе, – ну, или очень редко.

* * *

Жизнь на воде на семейной моторной яхте в окружении снастей и приборов привела к тому, что мореплавание стало занимать огромную часть моей жизни. Но до того дня, когда мама начала читать нам «Львиное сердце»[7 - «Львиное сердце» (Lion heart) – книга молодого путешественника Джесси Мартина, обошедшего на яхте в одиночку вокруг Земли. Такое же имя носила его яхта.] Джесси Мартина, я никогда и не думала, что сама однажды могу стать путешественницей. При мысли о путешествии мне всегда представлялись седовласые, бородатые мужчины, карабкающиеся на горы или летающие на старинных аэропланах над просторами океана. Когда я слушала книгу Джесси, представления мои изменились. Как будто кто-то щелкнул переключателем в моей голове. Этот парень не был супергероем, не обладал никакими выдающимися качествами, бороды у него тоже не было, и уж точно он не был старым. Джесси был самым обычным человеком, но у него была мечта, которую он решил воплотить в реальность. С таким человеком я могла себя отождествить, и это заставило меня задуматься… А могу ли я так же? Могла бы я в одиночку обогнуть земной шар?

Сначала я никому не рассказывала, что у меня на уме. Я начала читать все, что могла найти, об одиночном мореплавании. Я составляла списки всего, что могло понадобиться во время плавания, и собирала статьи о яхтах, такелаже и продуктах длительного хранения. Мама говорит, она поняла, что что-то со мной происходит: я начала вешать над своей койкой изображения огромных волн и штормов в Южном океане[8 - Южный океан – неофициальный термин, которым называют воды, окружающие Антарктиду. Четких границ не имеет.]. Я начала визуализировать, как сражаюсь с буйными морями и яростными ветрами еще до того, как узнала, что такое визуализация.

Семя упало в благодатную почву, и я начала мечтать о кругосветном плавании. В первую очередь меня захватил вопрос, способна ли я осуществить его или нет. Меня привлекали даже не мечты о приключениях или заряд адреналина, не крушения и 12-метровые волны. Все мои мысли были заняты только составлением плана, я продумывала в деталях, как максимально снизить риск. Я понимала, что еще очень мала и не обладаю физической силой взрослого мужчины, а значит, мне нужно придумать, как действовать в соответствии со своими возможностями.

Для меня искусство управления кораблем означает не силу, а знание, и я тратила все свободное время на то, чтобы учиться ходить под парусом – на практике или разговаривая с по-настоящему великими мореплавателями и слушая их рассказы. Ходить под парусом мне хотелось больше, чем заниматься чем-либо еще. И я обожаю рисковать, принимая собственные решения и преодолевая проблемы, которые подбрасывает судьба.

Я провела много времени, представляя, как будет происходить путешествие по Южному океану, обдумывая свои ощущения в той или иной ситуации и постоянно задавая себе вопрос, действительно ли я способна сделать это и хочу ли я это делать. И лишь потом я пришла к выводу: да, смогу, – и правда смогла.

Я много размышляла, составляла новые и новые списки, но еще больше читала книги, среди которых была и «В одиночку вокруг света» («Sailing Alone Around the World») Джошуа Слокама, который первым проплыл вокруг света в одиночку. Слокам вышел из Бостона, штат Массачусетс, в апреле 1895 года на яхте Spray («Брызги») и пришел в Ньюпорт, Род-Айленд, в июне 1898-го. Ему потребовалось три года два месяца и два дня, чтобы совершить свой потрясающий подвиг. Я прочитала все, что смогла найти, об одиночном мореплавании, и узнала о таких людях, как Фрэнсис Чичестер – первый человек, совершивший кругосветное путешествие с запада на восток через все главные мысы; Кэй Котти – первая женщина, обогнувшая земной шар в одиночку, без помощи и без остановок (я перечитывала ее книгу «Первая леди» снова и снова); Эллен Мак-Артур – самая молодая участница Vendee globe, кругосветной регаты без остановок, установившая позже новый мировой рекорд в одиночном мореплавании без остановок.

Я обожала читать о Робине Ли Грэхеме и его пятилетнем кругосветном путешествии на судне Dove («Голубь»). И я снова и снова перечитывала «Львиное сердце» и, наконец, набралась смелости и поделилась своими

мыслями с сестрой Эмили. Этот разговор был всего лишь одной из многих бесед, в которых мы обсуждали наши надежды на будущее, поэтому мои слова были вроде как в порядке вещей.

А вот сказать маме и папе оказалось действительно трудно. Мне было двенадцать. Мы только что вернулись из сезонного круиза и всей семьей серьезно обсуждали дальнейшие планы. Это был идеальный момент, чтобы высказать свою мечту, но если бы Эмили не сделала несколько намеков и не заставила меня объяснять, я бы струсила и не смогла бы открыть рот. Я знала, что мама и папа не запретят мне плыть, но все-таки безумно нервничала.

Мне нужно было научиться отчетливо представлять, как я буду находиться в море совсем одна, и через некоторое время мне это удалось. Я изучила достаточное количество информации, чтобы понять, что задуманное возможно, что теоретически я могу это сделать. Никогда нельзя знать, что на самом деле случится, океан могуч и абсолютно непредсказуем, но я верила: если я как следует постараюсь, правильно выберу судно, подготовлюсь физически и психологически, усовершенствую свои мореходные навыки и получу знания, необходимые мореплавателю-одиночке, то у меня будет не меньше шансов обогнуть земной шар, чем у других.

Я испытала большое облегчение, выдавив наконец-то из себя слова. Более серьезного способа объяснить, что я намерена сделать, и не придумаешь – были и слезы, и все остальное! Не уверена, что мама и папа сразу мне поверили, а может, просто надеялись, что я оставлю эту затею и переключусь на что-то новое. Мама говорит: когда прошло полгода, а я все еще была сосредоточена только на том, чтобы воплотить свою мечту в реальность, она начала верить, что у меня и правда получится. И она подарила мне свою поддержку. Папа же проникся этой идеей гораздо позже. Сначала мне пришлось постоянно теребить его, разговаривать с ним, заставлять его рассказывать мне все, что он знает о моторах, просить позвонить морякам, от которых я могла бы получить совет. Повсюду валялись мои папки, набитые вырезками из журналов и фотографиями выставленных на продажу яхт. Чем дальше, тем сложнее становилось ему игнорировать мое увлечение и решимость.

В финале «Львиного сердца» Джесси Мартин говорит:

«Мы должны поощрять тех, кто рядом с нами, помогать им, в первую очередь молодым, осуществлять любые их мечты, и тогда мы увидим, как вокруг нас происходят грандиозные события. Я был обычным мальчиком, имеющим мечту, и серьезно относился к тому, о чем мечтал. Но без поддержки семьи я никогда бы этого не добился… Рядом с нами есть люди, мечтающие о великом, и вполне возможно, что ваш сын, дочь, сестра или друг как раз из числа таких людей.

Верьте в них и подбадривайте их, чтобы они не потеряли один из ценнейших даров, которыми обладает человек, – умение мечтать».

Мои родители всегда поощряли мою склонность мечтать, и с их помощью я была намерена сделать все, чтобы мои мечты сбылись. Благодаря таким мореплавателям, как Джесси Мартин, Кей Котти, Дэвид Дикс и Таня Аэби[9 - Таня Аэби – знаменитая яхтсменка и писатель. В 18 лет на 26-футовой яхте прошла вокруг света в одиночку.], я поняла, что обычные люди способны совершать необычные поступки. Мне хотелось стать одной из них.

* * *

Когда заканчивался второй год жизни на яхте Home Abroad, мы снова отправились в гавань в Мулулаба, чтобы провести Рождество на Солнечном берегу. И я, и Эмили взрослели, и постепенно нам становилось все сложнее жить в таком ограниченном пространстве и не иметь возможности убежать друг от друга или других членов семьи. Нам нравилось заходить в гавань: там мы могли расслабиться, предоставить друг другу немного больше жизненного пространства и заняться своими делами. Пристань находилась всего лишь в ста метрах от пляжа, так что мы провели большую часть лета, гуляя по пляжу вместе с семьей Роулингз, с которой познакомились во время круиза вокруг островов Уитсанди (это архипелаг в северо-восточной Австралии). Они тоже собирались встретить Рождество в Мулулаба.

В семье Роулингзов, как и в нашей, было четверо детей. Их старший сын Ник был примерно одного возраста с Эмили, и они сразу же влюбились друг в друга. А нас с Анной, вторым ребенком Роулингзов, объединили жалобы на раздражающее поведение старших! Мы, все четверо, проводили время вместе – плавали по бухте, болтались туда-сюда в надувных лодках, а двое младших Роулингзов, Микайла и Эрик, играли вблизи пристани с Ханной и Томом.

Во время круизов мы привыкли к свободе, поэтому совсем скоро наши прогулки по Мулулаба стали более дальними. Мы уговорили родителей разрешить нам пойти в поход с палатками.

Однажды мы отправились вдоль одной из местных рек на перегруженном динги[10 - Динги – надувная лодка с мотором для перемещения с яхты на берег.]. Мы взгромоздились поверх нашего лагерного снаряжения, включавшего в себя еще и 12-вольтный холодильник и солнечную батарею, чтобы можно было заряжать наши айподы. Байдарочники награждали нас веселыми взглядами, когда мы проезжали мимо, а наш маленький моторчик в две лошадиные силы тарахтел что было мочи!

Часто во время наших путешествий мы оказывались вне зоны доступа мобильной связи и быстро поняли, что выбираться из любых затруднительных ситуаций, в которых мы можем оказаться, – наша собственная забота. Ник был вожаком по праву старшинства; мне отводилась роль переговорщика с родителями, потому что для того, чтобы уговорить их отпустить нас куда-нибудь, часто требовалось приложить немало усилий.

Несмотря на то, что мы не пили, особо не тусовались и не принимали наркотиков, многие родители из яхт-клуба критиковали маму и папу за то, что они дают нам столько свободы. Наши родители всегда знали, куда мы идем, и никогда никуда не отпустили бы нас без набитой всем необходимым аптечки первой помощи и настойчивых требований соблюдать все предосторожности. Да, плохое случается, но случается где угодно, и даже если бы они нас каждый миг опекали, это все равно наверняка не уберегло бы нас.

Мои родители сделали осознанный выбор – предоставили нам возможность исследовать окружающий мир. Они верили, что мы будем все делать правильно. Что бы там ни было, в их представлении это был верный и единственно возможный способ растить детей, и меня возмущает, когда их кто-то осуждает.

Меня часто спрашивают, как я уговорила маму и папу позволить мне отправиться в кругосветное плавание. Дело в том, что я заложила основу для этого и завоевала их доверие во время небольших путешествий. Правильно говорят, что любое большое дело начинается с нескольких маленьких шагов. Ник, Эмили, Анна и я всегда тщательно составляли план путешествия и показывали его родителям, а если это не срабатывало, оставался старый, добрый способ – настойчиво ныть, пока не отпустят. Те же принципы

подействовали и при решении вопроса о моем кругосветном путешествии… Конечно, нытья было чуть меньше, а планирования в миллион раз больше, но – вы меня поняли.

Предполагалось, что одно из путешествий с Эмили и Ником будет легкой развлекательной поездкой на уик-энд на 23-футовой яхте, принадлежавшей Нику и еще одному мальчику из гавани. В то время Нику было пятнадцать, Эмили четырнадцать, а мне тринадцать. Мы узнали прогноз погоды, закупили провизию, зарядили радиоприемники и вышли в море, как только начало светать, намереваясь проплыть 35 морских миль до залива Моретон-Бэй. Там мы собирались переночевать, а на следующий день вернуться. Сначала все шло гладко. Мы прекрасно добрались до места и встали на якорь как раз вовремя, чтобы успеть искупаться до темноты.

Неприятности начались вечером, когда Нику, у которого была легкая простуда, сначала стало хуже, а затем совсем плохо. Потом за ночь ветер изменил направление, и многие яхты, включая и нашу, начали перемещаться, таща за собой якоря. Поспать нам почти не удалось – приходилось всю ночь уворачиваться от других судов и стараться не дать ветру унести нашу яхту. На рассвете ситуация стала выглядеть более оптимистичной, и, приготовив еду и позавтракав, мы с нетерпением стали готовиться к возвращению домой.

Как только мы покинули более спокойные воды залива, ветер начал набирать силу, а потом вдруг изменил направление и задул с севера – то есть нам навстречу. К середине дня мы не особенно далеко продвинулись, а вокруг вздымались довольно мощные волны, и бушевал все усиливающийся ветер. Эмили страдала жестоким приступом морской болезни, оставив нас с Ником вдвоем управлять яхтой и отвечать на нервные звонки родителей. На самом деле мы не подвергались настоящей опасности, так как находились недалеко от побережья и, если бы нам понадобилась помощь, достаточно было бы одного звонка; но учитывая, что ветер все усиливался и приближался вечер, обстановка была не слишком привлекательной.

Раньше в подобной ситуации я первой бы впала в истерику (и в итоге оказалась бы под столом в салоне), но тогда, стоя за румпелем, пока Ник направлял яхту, я поняла: чтобы нам благополучно выбраться, я должна сделать свою часть работы. Если у меня был хоть малейший шанс отправиться в кругосветное путешествие, мне пора было начать доказывать, что я на это способна. И вот уже не Ник выкрикивал команды, как обычно, а мы принимали решения вместе и

даже следовали моим указаниям.

Какой бы измученной и вымотанной я ни была, все вокруг вдруг изменилось. Сражаться с румпелем стало весело. Осознание того, что я могу, что я способна на большее, чем просто отдаться на волю обстоятельств, – бодрящее, опьяняющее чувство. Оглядываясь назад, могу сказать, что в тот момент одиночное кругосветное плавание превратилось из далекой мечты в нечто большее. В том испытании я обрела уверенность в себе и обнаружила, что действительно могу повлиять на исход затеи.

Взвесив наши шансы и возможности, позвонив родителям, чтобы рассказать о наших планах, мы повернули назад на безопасную якорную стоянку. Следующая ночь тоже не была спокойной, яхта опять не стояла на месте и волочила якорь за собой, и только на следующий день, когда погода изменилась, мы снова вышли в море. Мы отправились в путь, полные более чем недобрых предчувствий, но день оказался идеальным. Триумфальное возвращение было омрачено внезапно отвалившимся в нескольких километрах от дома рулем, но, в конце концов, мы все же вернулись в гавань. Вот так завершилось наше небольшое волнующее приключение.

* * *

Мама с папой не отказались от намерения посмотреть материковую Австралию, и в начале 2006 года мы решили проехать на автобусе вдоль побережья, затем – опять же по суше – отправиться в Аделаиду по шоссе Бердсвилл-Трек, чтобы исследовать малонаселенные районы. Эта поездка сильно отличалась от путешествия на яхте, потому что у нас не было возможности так же часто совершать самостоятельные вылазки. Конечно, интересно увидеть новые уголки Австралии, но все мы скучали по той свободе, которая была у нас, когда мы жили на воде. И если на яхте нам казалось слишком тесно, то в автобусе было еще хуже.

Сначала новых впечатлений хватало. Стоит сказать, что у мамы есть небольшой «пунктик», связанный с маяками, поэтому, проезжая вдоль всего побережья, мы останавливались чуть ли не у каждого из них, и вшестером карабкались по дорожкам, почти всегда крутым, на вершину утеса, где стоял маяк, чтобы посмотреть сверху на дома и окружающий пейзаж. Мне больше всего понравился маяк в Уилсонс Промонтори в самой южной точке Австралии.

Построенная каторжниками в середине 1800-х годов, башня сооружена из местного гранита и стоит на утесе, прямо над нередко бушующими водами пролива Басса. К маяку не ходит никакой транспорт, так что нам пришлось идти весь день, но оно того стоило. Когда добираешься туда, открываются потрясающие виды, и этот маяк точно входит в мой список мест, которые нужно посетить еще раз и больше о них узнать.

Места на стоянках для автофургонов стоили дорого, а поскольку в автобусе у нас было все, что нужно, пользовались мы ими редко. Мы часто останавливались на стоянках для грузовиков и в любых других местах, где можно было припарковать автобус, зная, что никто не заставит передвигать его. Наш автобус производил сильное впечатление. Огромный, громоздкий, выкрашенный золотой краской с красной полосой по бокам – он, мягко говоря, выделялся на дороге (со временем мы начали серьезно жалеть о том, что он так вызывающе покрашен!). Он отлично подошел бы для гастролирующей рок-группы.

Однажды мы остановились на стоянке для фургонов, чтобы за пару дождливых дней слегка нагнать школьную программу. Группа любопытных туристов выбрала представителя, который подошел к нашей двери и постучал. Он спросил у мамы, в какое время им можно было бы осмотреть наш автобус изнутри. Вот еще одна причина, по которой мы избегали стоянок для фургонов!

Свой тринадцатый день рождения я встретила на автостоянке на шоссе Грейт Оушен Роуд, глядя на скалы Двенадцать апостолов. (Хотя их было и не двенадцать. Океан и ветер постепенно взимали свою дань с этих известняковых столпов, так что к нашему появлению из двенадцати осталось всего восемь). Я практически могла бы составить карту нашего маршрута, отмечая автопарковки. На одной из них, в самом сердце Снежных гор в Новом Южном Уэльсе, нам пришлось ждать, когда перестанет идти снег и у нас появится возможность съездить на велосипедах на вершину Горы Косцюшко[11 - Гора Косцюшко – высочайшая вершина Австралийского континента.] – отличное свидетельство того, что на самые высокие австралийские горы можно подняться на велосипеде практически до самой вершины!

В другой раз мы провели ночь на вершине песчаной дюны в Южной Австралии с видом на озеро Эйр. Эта площадка для лагеря была устроена очень интересно: она располагалась в конце 100-километрового участка, покрытого вязкой, песчаной грунтовкой, подходящей только для внедорожников. Автобус не предназначен для езды по бездорожью, так что местные жители озадаченно

смотрели на нас, когда мы свернули на эти заброшенные колеи. Папа всегда был готов к любым неприятностям, и прежде, чем мы тронулись в путь, он навел справки в близлежащем городке – есть ли там достаточно большой трактор, на случай, если мы увязнем.

Это был не единственный случай, когда мы колесили по бездорожью. Для меня кульминацией всей поездки был момент, когда мы отправились по Бердсвилл-Трек, старому шоссе протяженностью в 250 километров, которое тянется от Марэ в Южной Австралии до Бердсвилла в Квинсленде. Это очень красивый район. Пустыня простирается на многие мили, вокруг – совершенно пустое пространство, которое лишь изредка нарушается песчаными дюнами. Эти земли заслужили репутацию одной из самых суровых областей в Австралии, по которой сложно проехать. Большую часть года здесь очень сухо, а песчаные бури – обычное дело, но когда идет дождь, дорога может стать непроходимой, не исключено и внезапное наводнение. Мы не слишком беспокоились, потому что попали туда в сухой сезон. Мы делали остановки у редких источников и случайных руин старых овечьих загонов, чтобы размять ноги и исследовать окрестности. Красная почва, редко встречающаяся вода, искривленные, сухие растения – все это составляло полный контраст с изобильными влажными джунглями и синими водами побережья, к которым мы привыкли.

Очень скоро мы узнали, откуда у этих мест такая репутация: лопнула одна шина, а потом еще две одновременно. Сменить колесо у автобуса – несколько более трудная задача, чем у обычного семейного седана. Все такое огромное, а с собой взято ограниченное количество запчастей. В первый раз все прошло гладко благодаря помощи людей, проезжавших мимо на внедорожнике.

На второй раз было уже не так легко. Для начала выяснилось, что у нас не хватает запасных шин, поэтому мы остановились посреди дороги на ночь. Папа позвонил по спутниковому телефону и вызвал помощь. Нам пришлось ждать, пока привезут новые шины. Я навсегда запомнила ту ночь. Я отошла от места, освещенного фарами автобуса, вглубь пустыни полюбоваться на звезды. Казалось, им нет числа, они были такими ясными и совершенно завораживающими! Я наблюдала несколько восхитительных звездных ночей в открытом море, но небо в пустыне в чем-то еще более захватывающее.

Нам было очень весело во время автобусной поездки, и я радовалась, что мама с папой дали нам возможность увидеть другие районы Австралии, но, думаю, к концу пути все мы понимали, что дни наших семейных путешествий в автобусе

закончились. Мы выросли из этого. Все с нетерпением стремились попасть обратно на лодку. Если я хотела усовершенствовать свои мореплавательские навыки, мне нужно было находиться рядом с океаном.

* * *

К 2007 году стало понятно, что на некоторое время мы обоснуемся в гавани Мулулаба на Золотом берегу, так что мама с папой записали нас в местные школы. Я проучилась в Маручидорской средней школе всего одну четверть, а потом снова вернулась к дистанционному обучению. Считая, что наверняка мы совсем скоро опять тронемся в путь, я не участвовала ни в каких школьных спортивных программах и даже не пыталась с кем-либо подружиться. Я собиралась проплыть вокруг света, и все усилия должна была направить на осуществление своей мечты, поэтому с радостью вернулась к дистанционному обучению: оно давало больше свободы.

Я нашла работу – мыла посуду в «Фиш он Паркин», одном из лучших ресторанов на Золотом берегу. Мне нужно было зарабатывать деньги: если я хотела стать более опытной в мореплавании, я должна была иметь возможность самостоятельно оплачивать авиаперелеты, чтобы добираться до яхты. Было достаточно сложно убедить людей, что я на самом деле способна быть полноценным членом команды, но, кроме того, мне нужно было убедить маму и папу, что на борту со мной ничего не случится, и многочасовая работа ради оплаты авиабилетов стала еще одним способом показать им, насколько серьезно я настроена осуществить свои планы.

Нужно быть по-настоящему преданным своей мечте, чтобы приходить каждый день и до часу ночи мыть посуду… это совсем не веселое занятие.

Тяжелее всего было заставить людей принимать меня всерьез и разработать план. К этому времени мама уже на сто процентов была за меня, потому что поняла, насколько решительно я настроена. Я использовала ее в качестве своеобразного экрана, на котором «отражались» все мои новые идеи о способах привлечения спонсоров или сборе необходимой информации. Я постоянно спрашивала у нее: «Как мы это сделаем? Что дальше?»

Я начала разговаривать с людьми, рассказывать им, что собираюсь осуществить. Мне не хватало денег, чтобы сделать это самостоятельно, поэтому нужно было привлекать других. Я ездила на верфи, в марины и мастерские, говорила с любым, кто соглашался слушать, и задавала миллионы вопросов. Я писала письма всем, кто, по моему мнению, мог хоть в чем-то меня поддержать. Я отправила письмо даже премьер-министру Квинсленда Анне Блай, чтобы выяснить, существуют ли какие-нибудь гранты для молодых путешественников. Один из ее политических советников ответил мне от ее имени, что они не располагают ресурсами для поддержки таких личных инициатив, но высылают мне информацию о премии герцога Эдинбургского[12 - Премия герцога Эдинбургского (Duke of Edinburgh Award – DofE) была учреждена в 1956 г. Ее удостаиваются молодые люди за личное развитие вне зависимости от своего происхождения.] и нескольких веб-сайтах, которые могут быть полезны.

Я связывалась с газетами и отправляла электронные письма журналистам и редакторам в надежде, что кто-нибудь прочтет о моей мечте и станет моим спонсором. К тому моменту, когда мне исполнилось четырнадцать, я уже почти три года изучала все, что могла найти, и разыскивала самое подходящее оснащение. Мне нужно было стать настоящим профи, если я хотела достичь цели.

Одной из важнейших задач было найти лодку. Даже если бы у моих родителей было достаточно денег (а у них не было), они не стали бы покупать мне яхту. Возможно, к этому моменту они и прониклись моей идеей и помогали мне, чем могли, но это было моим делом, моей задачей, и я, если надеялась и дальше иметь их поддержку, должна была сама собрать все необходимое и показать им, что у меня достаточно сил.

Вокруг было много людей, которые поддерживали меня и помогали отправиться в путешествие, но один человек сыграл ключевую роль в том, чтобы подготовить меня к путешествию, – это Брюс Армс. Брюс плавал по морям всю свою жизнь. Он участвовал в трех одиночных Тасманских регатах и двух Тасманских регатах «Три вершины», а в 2007 и 2010 годах победил в Тасманских одиночных соревнованиях яхтсменов, стартовавших в Плимуте, Новая Зеландия, и финишировавших в Мулулаба, Квинсленд. У Брюса гигантский опыт мореплавания, а кроме того он строит суда. Так что он – именно тот, у кого следует учиться.

Брюс и его жена Сюзанна дружили с Пэтом и Джуди Гэннон, парой, с которой мы познакомились, когда плавали на нашем семейном судне на остров Лизард. Мы поддерживали связь с Пэтом и Джуди, и когда они услышали о моем будущем путешествии, то в середине 2008 года организовали мне встречу с Брюсом.

Вначале Брюс счел меня малявкой с большими амбициями, но, когда мы познакомились поближе, решил, что я способна на такое путешествие. Прежде чем ввязаться в эту авантюру, он встретился с моими родителями, чтобы убедиться: я не марионетка в их руках, я все делаю по своей воле. Очень скоро Брюс понял, что мама меня поддерживает, а вот папа определенно не в восторге от моей идеи.

Мы с Брюсом очень разные. Брюс – методичный человек, он все обдумывает и во все тщательно вникает, чтобы быть полностью уверенным. Он стал для меня идеальным наставником, потому что в самом начале я иногда подходила к вещам слишком поверхностно и не удосуживалась отыскать правильный путь. Родители называют эту черту моего характера «быть слегка блондинкой».

Я научилась сдерживать себя, думать спокойнее, принимать более взвешенные решения, и все это во многом благодаря Брюсу. Обсудив ситуацию, Брюс и Сюзанна решили, что сделают все от них зависящее, чтобы мне помочь. Перед ними стояла сложнейшая задача, и некоторые друзья Брюса опасались, что, если в путешествии что-то пойдет не так, в этом могут обвинить его. Брюс знал, что некоторые осуждают меня и моих родителей за то, что я хочу совершить, и любой, кто согласится помогать мне, тоже станет мишенью для критики. Но ему было все равно. Брюс увидел во мне что-то, что было близко ему, он собирался помогать мне всем, что в его силах, и никто не мог бы ему помешать.

Брюсу и Сюзанне принадлежит 46-футовый многокорпусный катамаран Chamberlin, который называется Big Wave Rider («Биг Уэйв Райдер»). Это красивое судно, на котором так замечательно плавать! Однажды Брюс решил доказать мне, что он человек слова, и взял меня в несколько путешествий, чтобы расширить мой опыт и оценить, хватит ли мне сил на кругосветное путешествие. Один раз мы проплыли от Мулулаба до Хобарта, и когда мама спросила, что Брюс думает о моих способностях, он ответил: «У нее талант к мореплаванию, и она быстро учится».

Если спросить Брюса, что, по его мнению, необходимо моряку-одиночке, он ответит, что человек должен быть психологически сильным, знать морское дело

во всех тонкостях и уметь все делать самостоятельно – готовить еду, управлять судном, чинить электрические устройства и двигатель, измерять глубину, управлять парусами, следить за погодой… список можно продолжать до бесконечности. Но чего в его списке обязательных качеств нет, так это возраста или пола, и с момента нашей встречи я никогда не чувствовала, что меня осуждают или считают неподходящей кандидатурой только потому, что я подросток и девочка.

Мне очень интересно, был бы скандал, который бушевал вокруг моего кругосветного плавания, таким же яростным, если бы я была мальчиком-подростком. Я знаю, что Джесси Мартин и его родители столкнулись с суровой критикой, когда он отправлялся в путь, так что, наверное, было бы все то же самое.

Миром мореплавания правят мужчины, но для Брюса важны были лишь мои способности, моя верность цели и мое упорство.

Не вызывало сомнения: первое, что мне необходимо сделать (кроме того, чтобы найти подходящую лодку), – это получить серьезный опыт плавания в открытом море. Не самая легкая задача, если ты четырнадцатилетняя девочка. Скажем, далеко не каждый шкипер сразу бы принял меня в команду. Пару раз я уже выходила на местном судне Soraya («Сорайя»), а также время от времени работала ассистентом в местной мореходной школе, обучая детей и взрослых управлять динги. Учить детей мореплаванию было очень здорово, но я обнаружила, что не всем взрослым нравится, когда им говорит, что делать, человек гораздо младше них. Чаще всего это кончалось тем, что все мы оказывались в воде! Такое отношение заставляло меня еще решительнее идти к осуществлению моей мечты.

Когда я устроилась посудомойкой в «Фиш он Паркин», думаю, никто не ожидал, что меня хватит надолго. Работа была тяжелая и подразумевала, что нужно часто задерживаться допоздна, но мне нравилось преодолевать эти сложности. А если вечер выдавался совсем неприятным… что ж, в ресторане готовили отличные густые финиковые пудинги, и должен же был кто-то съедать те, которые не очень удались! Заработанные деньги уходили на перелеты и разные вещи, вроде непромокаемой штормовой одежды.

Не могу найти слов, чтобы описать, как взволнована я была, когда возникло ощущение, что все мои старания начали приносить плоды. У меня появился план моего первого океанского путешествия – от Вануату до Брисбена, в которое я должна была отправиться на 42-футовой яхте Elegant Gypsy («Изящная цыганка»). С владельцами этой яхты, Шэрон и Крисом, и двумя их маленькими сыновьями, Хьюго и Максом, мы познакомились во время нашего северного круиза и с тех пор поддерживали с ними связь. Они только что закончили сезон в Вануату. Шэрон с мальчиками собирались вернуться в Австралию, а Крису нужна была команда, чтобы помочь ему перегнать яхту домой.

Прежде чем мама и папа дали свое согласие, нужно было проверить и перепроверить все детали путешествия, купить оснащение для личной безопасности, а папа настаивал, чтобы я взяла с собой личный EPIRB[13 - EPIRB (Emergency Position Indication Radio Beacon) – автоматическое радиопередающее устройство, подающее через спутник сигнал бедствия и местоположение.]. Родители очень нервничали, когда отвозили меня в аэропорт и провожали на посадку, все еще явно волнуясь, правильно ли они сделали, что согласились меня отпустить. Их уверенность отнюдь не окрепла, когда у стойки регистрации я услышала: «Простите, билет на имя Уотсон забронирован не был». К счастью, проблема решилась: оказывается, я умудрилась заказать билет на имя «Мисс Мулулаба». Я до сих пор никак не прощу себе такую глупость!

В самолете на пути в Вануату я познакомилась еще с одним членом команды, Мартином. Чуть не подпрыгивая от волнения, я, тем не менее, отчаянно пыталась вести себя совершенно как взрослая. Последний отрезок пути мы прошли полностью прямым курсом, даже ни разу не меняли галсы и не сделали ни одного поворота фордевинд (не меняли направления) на протяжении 1107 морских миль – это наверняка был какой-то рекорд. Конечно, это не богатое событиями испытание, на которое я рассчитывала, но и оно позволило мне почувствовать вкус плавания в открытом море. Сильнее, чем когда-либо, я ощутила, насколько люблю эту повседневную жизнь дальнего плавания.

Возможно, мама с папой надеялись, что, совершив это первое путешествие, я угомонюсь и выкину из головы всю эту затею с одиночным плаванием. Но нет. Я была готова к большему.

Вернувшись из плавания, я прошла начальный курс управления яхтой для шкиперов в местной мореходной школе. Теоретическая часть предполагала недельный курс: навигация, планирование маршрута и изучение

метеорологических карт. Практическая часть состояла из плавания вдоль побережья Южного Уэльса, из Коффс-Харбор обратно в Мулулаба, на школьной 37-футовой яхте. Условия путешествия складывались очень по-разному, и мне многому удалось научиться.

* * *

Несколько лет подряд я писала многим людям и советовалась с ними, и однажды Брюс предложил мне связаться с Доном Макинтайром. Дон – один из величайших путешественников в мире и один из самых опытных мореплавателей Австралии. Он участвовал в кругосветной парусной гонке яхтсменов-одиночек BOC Challenge и множестве мореходных экспедиций в Антарктиду. Он даже прожил целый год в Антарктиде вместе со своей женой Марджи. Дон снял документальный фильм «Knockdown» («Кораблекрушение») о своем одиночном кругосветном плавании 1990 года, и мне не терпелось посмотреть его. Мне говорили, что Дон поддерживает молодых путешественников, поэтому я не постеснялась отправить ему электронное письмо. Он прислал мне копию своего фильма, и с того момента мы часто общались.

Дон был исключительно щедр на советы и ценные контакты, так что я наконец почувствовала, что все, хоть и медленно, начинает складываться. Но решающий момент настал, когда я получила от Дона электронное письмо: «У тебя ничего не получится без лодки… а ее-то у тебя нет!» Возможно, вы думаете, что отчасти безумие, отчасти подростковая глупость заставляли меня слепо верить, будто мне удастся собрать всю необходимую для выполнения моих планов помощь и заручиться содействием. Но письмо Дона ударило точно по больному месту: именно мыслью о лодке я уже давно растравляла себя.

К тому моменту у меня уже было несколько местных спонсоров, например, Ullman Sails и Fleming Windvanes, а еще много других фирм заверяли в готовности помочь, но не решались дать твердое обещание, прежде чем мои планы не обретут твердую основу – яхту. Так что я оказалась в хитрой ловушке: я нуждалась в небольшой спонсорской помощи, чтобы доказать, что действительно смогу приобрести судно, однако без наличия этого самого судна лишь совсем немногие люди были готовы предоставить мне финансовую поддержку.

Тогда я этого не знала, но Дон и Марджи долго говорили обо мне и решили сами купить судно для моего кругосветного плавания. Такая готовность помогать молодым людям связана с глубокой убежденностью Дона в том, что путешествие способно вдохновлять. Вот что он сам говорит:

«Слово «приключение» для многих не лучше ругательства. Как только вы произносите «приключение», они слышат: «Ни за что! Опасно!». А многие люди ставят под сомнение важность приключений. Но если мы и дальше будем так опекать наше общество и наших молодых людей, а именно этим мы и занимаемся, мы изменим культуру Австралии. Австралии необходимы герои, Австралии необходимы путешественники. Тот, кто решается отправиться в путь туда, куда зовут мечты, стремится дойти до самой грани, в результате оказывается в максимальном выигрыше».

Я доказала Дону, что намерена совершить свое путешествие по своей воле. Познакомившись с моими родителями, он убедился, что идея принадлежит именно мне. Нет, мной не управляли жадные до славы родители. Даже когда я пишу эти слова, мне смешно, ведь мои мама и папа совершенно не такие. Кроме того, Дон знал, что вокруг меня есть люди – и один из них Брюс, – готовые работать изо всех сил, чтобы подготовить любое судно, какое у меня будет, к путешествию.

Не подозревая о планах Дона, я не стала зацикливаться на мрачных мыслях, а просто продолжала изо всех сил накапливать опыт и знания. Я узнала о крупной международной экологической организации под названием OceansWatch, тесно сотрудничающей с мировым сообществом яхтсменов в области морских природоохранных проектов и доставки гуманитарной помощи в развивающиеся страны. При осуществлении своих проектов эта организация пользуется помощью добровольцев. Из волонтеров составляются и команды ее судов. Я увидела в этом способ приобрести дополнительный опыт в мореплавании и одновременно внести свой вклад в защиту окружающей среды. Я связалась с Крисом Боном, генеральным директором и руководителем проектов Азиатско-Тихоокеанского отделения OceansWatch. Крис проработал экологом уже много лет, а однажды был капитаном корабля, принадлежащего Гринпис.

Мне удалось убедить Криса, что я серьезно отношусь к мореплаванию и очень серьезно – к идее в одиночку обогнуть земной шар. Он выслушал меня и готов

был дать мне место в своей команде, невзирая на мой возраст, но вначале потребовал, чтобы мои родители с ним связались: он хотел убедиться, что им известно о моих планах. Благодаря Крису я совершила несколько океанских путешествий на судне Magic Roundabout («Волшебная карусель»). Мой первый маршрут шел от Фангареи, Новая Зеландия, до Вануату. Вместе со мной плавали Мелинда Тэйлор и Джеймс Питман. Работа на ресторанной кухне приносила мне достаточно денег, давая возможность совершать перелеты в такие места, как Вануату и Новая Зеландия, где я должна была присоединиться к команде яхты, и, хотя само плавание в рамках программ OceansWatch было бесплатным, мне приходилось вносить по двенадцать долларов в день на различные расходы. За пять недель пути набегает немалая сумма.

Мой следующий маршрут в открытом море проходил от Вануату до Брисбена. Предполагалось, что, сойдя с Magic Roundabout, я вернусь домой самолетом, но я услышала, что на яхте Serannity нужны матросы, чтобы плыть обратно в Брисбен. Просто идеальная возможность еще раз попрактиковаться и пополнить свои познания в мореплавании, а заодно сэкономить на авиабилете. Мне пришлось позвонить маме с папой и убедить их, что это отличная идея. Они попросили Криса Бона узнать, кто владельцы яхты, кто еще будет на борту и подходит ли эта яхта для океанских маршрутов, и только после этого согласились. В свое следующее большое путешествие я отправилась в качестве неофициального капитана Magic Roundabout – мы шли из Брисбена обратно в Фангареи. Я была еще слишком юна, чтобы получить разрешение на управление яхтой, поэтому официально капитаном был Джим Хоук, который целых пять лет обучал мореплаванию и старых, и молодых, – а еще в команде был Рики Колстон. Джим согласился позволить мне управлять судном и сказал, что вмешается только в случае необходимости, поэтому мне представилась возможность почувствовать, что это такое – отдавать команды. Джим вел себя просто потрясающе. Он ни разу не отменил мое решение, а только постоянно просил меня объяснить, почему я делаю именно так, а не иначе. Он научил меня доверять интуиции, благодаря его вопросам я стала тщательно и логически обдумывать все свои шаги.

Конечно, мама и папа попросили Джима рассказать им, что он думает о моих способностях, и мне было очень приятно узнать, что, по его мнению, я вхожу в первую десятку из сотни по уровню мореплавательных навыков, а по смелости – в первую тройку. Было здорово получить подобную оценку от такого опытного моряка. Уверена, именно это позволило окончательно убедить родителей.

Тетя Венди помогла мне сделать еще один грандиозный шаг вперед. Она работала в Новозеландской метеорологической службе субантарктического острова Кэмпбелл и смогла договориться о включении меня в состав команды Evohe («Эвоэ»), 82-футовой стальной яхты, построенной на верфи De Watcher в голландском Антверпене и специально спроектированной для плавания в суровых арктических и антарктических условиях. Яхта шла из Блаффа, с южной оконечности новозеландского острова Саут-Айленд, к Окленд-Айленд, а потом к островам Кэмпбелл (эта зона включена в список Всемирного наследия ЮНЕСКО). Мне было особенно приятно попасть на этот маршрут, поскольку там я могла получить некоторый опыт плавания в водах Южного океана. Я была в команде с работниками метеорологической службы, а инженеры – идеальная компания, чтобы задавать множество вопросов и узнавать все новые и новые вещи об изменчивой погоде этого региона.

Когда я не ходила под парусом и не занималась мытьем посуды, вся моя энергия шла на то, чтобы воплощать в реальность мечту о путешествии. Чем больше часов я проводила в море, тем больше людей помогало мне. Однако сообщить миру о том, что я ищу спонсоров, мне нужно было с помощью СМИ. Другого выхода не было, но, сделав это, я сразу превратила бы себя и свою семью в объект критики. Я надеялась, что пресса заинтересуется моими планами, и несколько газет и телеканалов действительно начали следить за тем, как я продвигаюсь к цели. Но это была палка о двух концах. Я не могла совершить путешествие без спонсоров, а мама и папа ни за что не отпустили бы меня, если бы я хоть в чем-то пошла на компромисс в плане подготовки или оснащения. Однако таких негативных комментариев я не ожидала, а в каждой новой статье мама с папой и их способ воспитания детей немедленно подвергались атаке.

Мне очень помогало то, что рядом были такие люди, как Дон Макинтайр. Дона не проведешь, а он-то видел, что мы делаем все возможное, чтобы обеспечить безопасность плавания. К этому моменту я общалась с Доном уже около года. Каждый раз, когда происходило что-то гадкое, он присылал мне и моей семье письмо, помогавшее справиться с негативом.

Со многими людьми, среди которых были и Брюс с Доном, я обсуждала, на какой яхте мне отправиться в путешествие. Они дали мне несколько замечательных советов. Когда я начала составлять список яхт моей мечты, в голову мне пришла модель «Sparkman & Stepfens 34» (S&S 34). Ее уже опробовали в кругосветных плаваниях Джон Сэндерс, Дэвид Дикс и Джесси Мартин. Оказалось, что это крепкая и выносливая яхта. Затем я пришла к выводу, что мне нужно более

быстроходное судно, и начала перебирать самые разнообразные модели. В конце концов, совершив полный круг, я снова вернулась к S&S 34. В Великобритании было построено уже более пятидесяти яхт S&S 34, а в Австралии с середины 1960-х – более 160. Их до сих пор делают в Западной Австралии. Судя по всему, каждая из яхт S&S 34, когда бы она ни была построена, до сих пор на ходу. Это потрясающе. У этой лодки/яхты солидная репутация – нельзя было не принять этого во внимание. Мне было важно выбрать яхту, с которой я смогу управляться в одиночку, и я ни в коем случае не могла рисковать, выбирая непроверенную яхту, даже если на ней маршрут можно было бы пройти быстрее.

Когда Дон и Марджи предложили купить для меня яхту, я была поражена, но очень старалась не впадать в излишний восторг, прежде чем все будет готово. Это просто потрясающе – знать, что кто-то верит в меня настолько, что готов предоставить мне яхту, да к тому же этот кто-то – Дон, отлично знающий, что необходимо для успеха путешествия. Вначале даже не верилось, что это правда.

В марте 2009 года, когда я была в Новой Зеландии, Дон поехал посмотреть подходящую яхту. Помню, как целый день вышагивала туда-сюда, дожидаясь результатов осмотра. Shanty – такое имя тогда носила яхта – была построена в 1984 году. По словам Дона, у нее был «новый двигатель, состояние вполне удовлетворительное, крепкая мачта и начальная цена 68 000 долларов». Он поторговался, сбив цену до пятидесяти пяти с небольшим, и яхта стала нашей.

То, на что я надеялась, о чем так долго мечтала, начало по-настоящему сбываться. С появлением яхты дела пошли в два раза быстрее. Пару раз мне пришлось ущипнуть себя: не верилось, что все это происходит со мной наяву.

* * *

Когда у меня появилась яхта, я несколько недель подряд чистила и полировала ее, готовясь к пресс-конференции, на которой собиралась рассказать о своем плане обойти в одиночку, без помощи и без остановок, вокруг света. Это было необходимо для привлечения серьезных спонсоров. В то же время я по-прежнему усиленно занималась, на сей раз проходя курс управления яхтой и обучаясь работе с секстантом. Уроки мне давал мой инструктор Джон Банкарт. Мы ходили на пляж замерять секстантом положение Венеры, а потом и солнца. Было здорово отмечать нашу позицию на карте с точностью до 4 морских миль

при помощи одного только солнца, планет, секстанта, календаря… и подсказок Джона.

Из Тасмании прилетел Дон, чтобы помочь с составлением планов пресс-конференций и другой подготовкой, а также проверить мою лодку. С собой он привез Майка Перхэма. 15 ноября 2008 года Майк вышел из английского Портсмута на своей первоклассной гоночной яхте модели «Open 50» под названием «Totallymoney.com»: это была попытка стать самым молодым мореплавателем, совершившим кругосветное путешествие в одиночку, без помощи и без остановок (никого не напоминает?). К сожалению, постоянные проблемы с автопилотом, к которым прибавились и поломки руля, привели к тому, что ему пришлось надолго прерываться и становиться на ремонт в Лиссабоне, на Канарских островах, в Кейптауне, Хобарте и Окленде. В результате он был вынужден пересмотреть свою цель. Теперь он должен был стать самым молодым мореплавателем, обогнувшим земной шар. Я следила за успехами Майка в Интернете. Знакомство с ним было настоящим потрясением.

Мы проводили с Доном и Майком много времени, ходили под парусом, обсуждая маршрут и мельчайшие детали подготовки. Майк рассказывал о волнующих и страшных приключениях, пережитых им, когда он шел совсем один в открытом море. Все это заставило меня по-настоящему задуматься о том, какой необычайный поступок я намерена совершить. Хотя рассказы о том, как судно взлетает на 15-метровые волны, подгоняемое ветром в 50 узлов, о том, как кажется, что ты вот-вот разобьешься в пустынных водах Южного океана, отрезвляли и напоминали, что на самом деле меня ожидает.

Папа никак не мог смириться с мыслью, что все это на самом деле произойдет, поэтому знакомство с Майком и возможность увидеть другого подростка, совершившего величайшее в своей жизни путешествие, смогло – слегка – его переубедить. Я все-таки постаралась, чтобы он не услышал самых пугающих историй.

Знаю, некоторые думают, будто между юными путешественниками, такими как Майк, Джесси Мартин, Зак Сандерленд и его сестра Эбби, существует яростное соперничество. Но на самом деле мы поддерживаем друг друга, переписываемся, делимся знаниями и желаем друг другу только наилучших результатов. Мне ужасно жаль, что у Майка тогда возникли проблемы с автопилотом, но я благодарна судьбе за то, что мне довелось пообщаться с ним перед тем, как я отправилась навстречу собственным приключениям.

После встречи с Майком все вдруг показалось таким реальным! К тому же наше знакомство напомнило мне о том, что нужно получать удовольствие от каждого этапа путешествия и подготовки. Мы переименовали Shanty в Yangestround («Всех моложе в кругосветке»), и вместе с Брюсом я отправилась на ней из Мулулаба в гавань Ривергейт в Брисбене, на торжественный спуск яхты на воду в присутствии прессы.

Мы отдали швартовы и устремились навстречу дождю и шквальному ветру в двадцать узлов, бившему прямо в лицо. Таким оказалось мое первое большое плавание на новой яхте. Вначале мы шли очень хорошо, но затем ветер совсем стих, и только дождь тяжело лил сверху. Мы перебрались с палубы вниз, чтобы не вымокнуть, и вскоре обнаружили, что наш надежный автопилот склонен к непредсказуемым и сомнительным поступкам. Мы окрестили его «Мистер Кривляка».

После нескольких неконтролируемых поворотов фордевинд мы медленно поплыли на юг, когда вдруг обнаружили еще одну проблему – воду в трюме. Я предложила взять штурвал, а Брюс галантно занялся откачиванием воды. Мы испытали большое облегчение, когда выяснилось, что вода собралась внизу, потому что мы вечером мыли яхту, а не из-за опасной протечки в корпусе. Не могу сказать, что мы далеко продвинулись, а на входе в Моретон-Бэй наш ход еще больше замедлил сильный прилив, выносивший судно из бухты. С помощью мотора нам удалось набрать скорость в три узла.

Все шло наперекосяк. Чуть позже под внезапным порывом ветра в двадцать пять узлов треснул хомут погона[14 - Погон на судне (морск.) – закрепленный за концы металлический стержень, вдоль которого движется кольцо с прикрепленной за него снастью.] гика-шкота. Только мы разобрались с этим, как обнаружили, у ванта по правому борту (один из тросов, которые поддерживают мачту в прямом положении, очень важная деталь!) начало раскручиваться крепление.

Но последний участок пути через бухту выдался совершенно замечательным. По мере того как садилось солнце, ветер набирал силу и нес нас вперед. Мы наконец вошли в реку Брисбен, навстречу мерцающим огням города. Волшебно! Предназначенное для нас место в марине[15 - Марина – порт для яхт.] было найти совсем не сложно, но к тому моменту, как мы сошли на берег, я уже определенно мечтала о горячем душе и горячей еде.

В тот день мы узнали о моей яхте много нового, и нам предстояло многое исправить. Ремонт грозил превратиться в масштабное предприятие. Я скрестила пальцы, чтобы торжественный спуск на воду и приближающаяся Международная выставка яхт в Санктуари-Коув помогли мне найти достаточно сторонников, способных помочь моей мечте воплотиться. У нас все еще не было главного спонсора, в честь которого мы назвали бы судно и который помог бы мне оплатить расходы и закупить техническое оснащение. Мы предварительно запланировали отплытие на сентябрь: у меня оставалось всего четыре месяца, чтобы все подготовить.

* * *

Утром 13 мая 2009 года, в день, когда должен был состояться торжественный спуск яхты на воду в Ривергейте, никто из нас не знал, чего ожидать. Мы даже не представляли, заинтересует ли это кого-нибудь и будет ли отклик положительным. Но все прошло так, как мы и мечтать не смели. Статьи обо мне появились в газетах даже до того, как несколько журналистов взяли у меня интервью, но ничто не предвещало такого ажиотажа прессы, с которым я столкнулась в тот день. Я разговаривала с журналистами, предпринимателями и всеми, кто хоть отдаленно интересовался моими планами. Кажется, я не закрывала рта до тех пор, пока не отправилась спать!

Одним из самых ценных приобретений в тот первый день стало знакомство со Скоттом Янгом из «Файв Оушенз Медиа», компании, специализирующейся на развлечениях, СМИ и спорте. На нее работают такие люди, как Лайн Бичли, Хэзем Эль Масри и Линкольн Холл. До этого момента в организации информационной кампании мне помогали родители, моя семья и друзья, Брюс, Сюзанна и Дон. Но это мероприятие было слишком грандиозным: мы понимали, что нуждаемся в помощи. Так что очень здорово, что я познакомилась со Скоттом. Мы договорились, что его партнер Эндрю Фрейзер пообщается с нами на приближающейся Международной выставке яхт в Санктуари-Коув.

После такого великого дня, все еще заряженная адреналином, я просто летала… но недолго длился мой праздничный настрой. Проворочавшись в кровати всю ночь, я проснулась очень рано и начала готовиться к моему первому телевизионному интервью. И что в итоге? Выяснилось, что моя тщательно выбранная для этого случая одежда оказалась в другой машине. Возможно, это и не самая большая проблема, но я очень нервничала, обгорела на солнце, а

голос у меня охрип от бесконечных вчерашних разговоров, так что я надеялась хотя бы произвести хорошее впечатление тем, как я буду одета. И вообще – я же девочка, мы всегда беспокоимся о том, как выглядим в особые моменты.

Происходящее стало слегка напоминать сон, когда за нами явился большой лимузин. Я не могла поверить своим глазам. Я, сонная, чувствующая себя замарашкой, и вдруг еду в автомобиле с шофером, Дэвидом, одетым в костюм. А самым приятным сюрпризом оказался бесплатный жевательный мармелад.

Я не опозорилась и справилась с интервью в прямом эфире, и надеялась, что теперь станет слегка спокойнее. Но остаток утра превратился в мешанину интервью на радио, съемок для теленовостей и все новых и новых фотосъемок. Феноменальная реакция на мои заявления и спуск яхты на воду! На меня обрушился водопад электронных писем и телефонных звонков, и я была просто поражена количеством предложений помощи и выражений поддержки. Узнать, что столько людей болеет за меня, было замечательно. Это ободрило меня и наполнило гордостью.

Но далеко не все оказывали мне поддержку. Нам пришлось столкнуться и с лавиной осуждений, вызванных тем, что я слишком юна. Но более неприятными оказались плохие отзывы о моих маме и папе. Я уже немного привыкла к критике, и она больше не задевала меня так больно, но я беспокоилась о том, как воспримут ее родители. В конце концов, это была моя мечта, и я готова была бороться за нее, но меня огорчало и волновало, что из-за нее мои близкие подвергаются таким злобным нападкам. Однако волноваться было не о чем. Мама держалась потрясающе, отлично защищая себя перед камерами, и даже папа, казалось, начал справляться.

Было так странно читать в газетах заголовки вроде «Безответственность школьницы» или результаты опросов, в которых предлагалось сообщить, слишком ли я, по мнению опрашиваемых, мала для кругосветного путешествия. Оказывается, некая организация под названием «Австралийская ассоциация в защиту семьи» требовала от мамы с папой пересмотреть свое решение отпустить меня в плавание. Мы с родителями всегда уважали точку зрения других, и мама повторяла: «Люди имеют право на свое мнение». Но мне просто хотелось, чтобы они строили свое мнение не на пустых домыслах, а на достоверной информации.

Ведь ни один из тех, кто так активно высказывался, не знал ни меня, ни мою семью. Никто не позаботился выяснить, как я готовилась к тому, чтобы справиться с задачей. Я испытывала огромную благодарность к тем, кто, как Джесси Мартин и Дон Макинтайр, вступался за нас. Пресса цитировала слова Дона: «Ее же не сунули в лодку, вытащив из теплой кроватки, где она играла в куклы. Возраст в данном случае роли не играет. Важно то, кто она, что она и что ею движет. Может ли она сделать это? Я думаю – да. Сделает ли? Время покажет».

* * *

Между торжественным спуском на воду и последовавшей за ним выставкой яхт в Санктуари-Коув я миновала еще одну важную веху – шестнадцатый день рождения. Мне не хотелось никаких подарков: ведь у меня была лодка! А дождавшись у дверей открытия Квинслендского транспортного управления, я стала счастливой обладательницей лицензии шкипера!

Обзаведясь этой важной бумагой, я отпраздновала день рождения. Мы вышли в море с Томом, папой и нашим кузеном Беном: мы собирались от Брисбена дойти до Золотого берега. Но этот вояж оказался не таким приятным, как я рассчитывала. Когда мы вышли из реки, нас атаковал ветер в 25 узлов, бьющий прямо в лицо, а еще рябь, снизившая скорость до жалких трех узлов. Но мне было все равно. Мне в первый раз официально разрешили управлять судном – и я наслаждалась каждой минутой. На следующий день было еще лучше, потому что я наконец-то получила возможность плыть в одиночку. Автопилот все еще барахлил и упрямо отказывался вести яхту по прямой. Так что дел у меня было по горло, особенно когда я добралась до мелководной части канала. Именно в этот момент на меня обрушился страшный ливень, а на мобильный позвонили с местного радио с просьбой дать интервью по телефону. Вот и рассуждай тут об умении делать несколько дел одновременно! Брюс бы сказал мне, что именно это и необходимо моряку-одиночке – делать все самому и часто решать несколько задач параллельно.

Следующие несколько дней смешались в памяти: я в суматохе готовилась к выставке в Санктуари-Коув. Не успела я оглянуться, как мы уже сражались с ветром в 63 узла и отмелями: вместе с папой и Брюсом мы пошли на моторе в Санктуари-Коув, чтобы выставить там мою яхту. Я получила волнующее приглашение выступить на ежегодном Ривергейтском празднике яхтенных

марин и верфей. Я только начинала привыкать к публичным выступлениям и изрядно нервничала. Но меня представил собравшимся сам Марк Ричардс, чемпион мира по парусному спорту, капитан яхты Wild Oats («Дикий овес»), на которой он четырежды побеждал в регате Сидней-Хобарт, так что я получила отличный шанс рассказать о планируемом путешествии и постараться привлечь на свою сторону новых людей. Это был настоящий подарок судьбы.

На выставке меня закружил еще один водоворот разговоров, встреч с предпринимателями, я собирала информацию и все это время продолжала искать спонсоров. Я познакомилась с Дэвидом Кемпбеллом у стенда его компании SatCom Global, договорилась о встрече с Дунканом Карноу из «Musto» и многими другими представителями разных фирм. Новая встреча со Скоттом и знакомство с Эндрю Фрейзером стали важнейшей поворотной точкой: мы сразу же нашли общий язык и решили, что Эндрю и Скотт станут моими менеджерами, будут помогать привлекать спонсоров и работать с прессой. Вначале было очень странно думать, что вот теперь у меня своя управляющая компания, но скоро они оба стали ключевыми членами команды, обеспечивали мне поддержку и многое другое.

Еще одним ярким моментом выставки стал эпизод, когда к нашей яхте подошел человек, горящий праведным гневом. Он намеревался высказать моим родителям все, что он думает о людях, которые разрешают ребенку моего возраста даже думать о кругосветном путешествии. Поговорив со мной и моей мамой, он отошел, вытирая слезы. Он принял нашу сторону и обещал поддерживать меня. После всего того публичного осуждения, которое обрушилось на нас, было отрадно увидеть, что даже самый решительный критик может изменить свою точку зрения, если удосужится поговорить со мной и выслушать, насколько глубоко и тщательно спланировано путешествие и как мы стараемся свести риск к минимуму.

После выставки у меня не оставалось ни минуты на то, чтобы возгордиться или хотя бы отдохнуть. Моя яхта из Санктуари-Коув направилась прямиком в Мэнли, в Брисбенский залив Моретон-Бэй, где с нее должны были снять мачту и отдать в такелажную мастерскую Дэвида Ламбурна, чтобы сделать новое вооружение – рангоут и такелаж[16 - Рангоут – совокупность всех деревянных или металлических частей вооружения, служащих для крепления и несения парусов. Такелаж – все снасти на судне, служащие для укрепления рангоута и управления парусами, делятся на стоячий и бегучий.]. Надо сказать, этот маршрут оказался богаче на события, чем предыдущий!

Дэвид – один из лучших и самых надежных изготовителей мачт и такелажа для яхт в Австралии, а мы решили все до единой мелочи доверять только самым лучшим специалистам. Отсюда яхту на грузовике отвезли в гигантский ангар в Росмаунте, городе на Золотом побережье неподалеку от Бьюдрима. Там ее ждал грандиозный ремонт. Хоть все и выглядело так, будто мы семимильными шагами движемся назад, я, наоборот, чувствовала удивительное волнение. Ведь все по-настоящему складывалось!

В первую неделю ремонта мою яхту ободрали до состояния голого каркаса с палубой. Когда она обосновалась в ангаре, с нее было снято все – от почти нового мотора до обработанного ультрафиолетом клозета. Вокруг выросли строительные леса, а рабочие приготовили необходимые инструменты и оборудование. Много времени ушло только на то, чтобы решить, что именно нам нужно сделать.

Наверно, иногда я бывала довольно упряма и назойлива, но я была твердо настроена завершить все работы вовремя, ровно к той дате, которую мы слегка самонадеянно для себя установили. Кроме этого, я так долго вникала в проблему и готовилась к поездке, что абсолютно точно знала, что понадобится мне на борту. Я не тупица (хотите – верьте, хотите – нет!), и, конечно, внимательно прислушивалась к советам, но я годами собирала мнения и рекомендации опытных мореплавателей, обдумывала сказанное, взвешивала все «за» и «против» и самостоятельно принимала решения. Дон хотел, чтобы я использовала ветрогенераторы модели «Air-X Breezewind», потому что ему самому они отлично служили. Ими же пользовался и Джесси Мартин, но я сама предпочитала «Rutland 913», потому что они меньше шумят, а к тому же имеют репутацию более надежных. Мы сделали рядом с ними специальный складной постамент, чтобы сломавшиеся лопасти можно было легко менять.

Еще одним объектом для споров стала тарга – рама на корме, на которую крепятся солнечные панели и антенны. Дэвид Дикс пользовался таргой с наклонными панелями, как и Джесси Мартин. Я же считала, что она высоковата и оттого недостаточно прочна, поэтому выбрала более низкую. А когда занимались оснасткой, мы много пререкались по поводу того, должен ли штормовой стаксель иметь свою собственную закрутку. Мне нужно было самой решать, что мне больше подходит, и отстаивать принятые решения.

Дон еще в самом начале посоветовал мне делать именно так. «Если ты принимаешь решение сама, серьезно его обдумав, а потом что-то идет не так,

ты, по крайней мере, никого не винишь», – сказал он. Умные слова умного человека. Так что только я ответственна за все принятые мной решения, плохи они или хороши.

Мы знали, что потребуется выполнить различные виды ремонтных работ, а мне нечем было их оплачивать. Дон поместил в журнале Trade-a-Boat («Продам лодку») объявление, приглашая волонтеров нам на помощь. Количество откликов меня просто потрясло. Куча людей съехалась со всей страны. Иногда целая дюжина человек одновременно чистила корпус песком, полировала, красила.

Брюс помогал мне изо всех своих сил. Они с Сюзанной буквально посвятили себя тому, чтобы привести меня к поставленной цели. Брюс стал моим проект-менеджером – и я имею в виду не только проект по ремонту яхты, но все путешествие, от старта до финиша. Мама с папой тоже делали все-все-все и немного сверх того, часто кормили волонтеров и обеспечивали их жильем. В общем, как говорится, один был за всех, и все – за одного.

Меня окружали удивительные люди. Бесценным был не только сам их труд. Сложно переоценить возможность воспользоваться их многолетним опытом мореплавания в случаях, когда нужно было принимать решения по оснащению яхты, или во время наших организационных собраний, проходивших за обеденным столом. Уверена, что кого-нибудь пропущу, если попытаюсь перечислить всех моих помощников, но кое-кого я должна отметить особо.

С нами были Эд, бывший служащий военно-морских сил США, который работал тихо и скромно, но выкладывался на сто процентов; Ричард, плотник – мастер на все руки; Джим Хоук, приезжавший на несколько дней каждую неделю, чтобы устанавливать новый водопровод; Род, всегда высказывавший оригинальные и иногда забавные мнения – его я могу поблагодарить за обвес мостика; Рики, всегда бравшийся за самую черную, тяжелую работу и каждый раз возвращавшийся за новой порцией; и Пэт, невероятно остроумный и саркастичный, он брался за все подряд и любил работать допоздна, когда все уже ушли и в ангаре наступала тишина.

Фил Джордж, владелец Fleming Windvanes, фирмы по производству рулевых флюгеров, не только предоставил и установил флюгер, но и вместе с папой занимался возведением тарги; Дэмиен не только работал изо всех сил, но и развлекал нас за обеденным столом своими историями; Нил потратил много

часов на полную замену проводки на яхте; а были еще Мик, Франсуа, Мюррей, Стив, Джон и Джим Уильямс.

Когда столько людей объединилось ради общей цели, она превратилась из просто моей мечты в нечто большее. Заезжая к нам, чтобы поучаствовать в шлифовке корпуса песком или выполнить какую-нибудь срочную работу, эти люди сыграли важнейшую роль в том, чтобы я и моя яхта смогли отправиться в путь. Все они – полноправные участники нашего путешествия.

Трудиться вместе было весело. Помню, как-то раз я пришла в ангар рано утром, чтобы написать список работ на день на большом куске картона, а потом прикрепила его на стену. Стоило мне всего на пару минут отвернуться, как мой тщательно выверенный список испортили вандалы! После каждого пункта кто-то вписал: «перекур», «попьем чайку», «а теперь кофе», «собрание профсоюза», «укрепление командного духа», «пропустим рюмочку» и так далее. Я так и не смогла выяснить, кто это сделал, но, подозреваю, все приложили руку.

Мы много шутили, да и вообще, даже после многих дней тяжелой работы все были в отличном настроении. Мне выпала большая удача, что так много людей подарили мне свое время, стараясь помочь воплотить мою мечту. Знаю, я уже это говорила и еще буду несколько раз повторять в этой книге, но то, что произошло, было просто потрясающе.

Если бы я своими глазами не видела, как преобразилась яхта за те восемь недель ремонта, ни за что бы не поверила. Один только список уже впечатляет:

• Корпус ободран до основания, отшлифован песком, загрунтован и покрыт эпоксидной смолой.

• Палуба отшлифована песком, застеклена и укомплектована всем необходимым.

• Все люки, окна, планки, буквально ВСЕ снято и заменено новыми деталями.

• Фирма Pearl Street обработала килевой пояс ультразвуком, а старый штурвал был подвергнут рентгеновскому контролю.

• Установлены новый руль и румпель.

• В трюме установлены четыре электрические помпы от компании Johnson, а также две ручных.

• Заменены все обшивочные стыковые детали, вентили и шланги.

• Спроектирован и установлен новый, больше, чем обычный самоотливной кокпит, и штаги[17 - Штаг – снасть стоячего такелажа, поддерживающая мачту с передней стороны.] оснащены дополнительными усиленными креплениями.

• Установлена новая водонепроницаемая остекленная переборка для защиты внутренних креплений форштага.

• Якорный отсек загерметизирован.

• Все шкафчики в кокпите сделаны водонепроницаемыми.

• Установлены новый камбуз и рабочий стол.

• Установлен абсолютно новый мотор модели «Yanmar 3YM» мощностью в 29 лошадиных сил и гребной винт со складными лопастями фирмы Gori.

• Отремонтирован, загерметизирован и протестирован дизельный бак.

• Вынуты, отремонтированы, загерметизированы и протестированы баки для воды.

• Установлен новый туалет фирмы Lavac.

• Полностью заменена проводка.

• Поставлен красивый новый обвес мостика.

• И все покрашено в чудесные розовые тона!

* * *

Возможно, вам трудно в это поверить, но в кругосветном плавании есть и еще одна неизбежная составляющая – легкая депрессия. Во всем этом диком круговороте событий – ремонт, приготовления, привлечение прессы – мне было просто необходимо хотя бы пару часов в неделю проводить без дела и без всякой пользы. Поболтаться в одиночестве, не позволяя ни одной важной мысли проникнуть в мою голову, – без этого я абсолютно не могла подзаряжать свою «батарейку». Ремонт был сделан только наполовину, а я уже разваливалась на куски. Настало время слегка похандрить.

В субботу я устроила себе замечательный вечер – только бездумно пялилась в телевизор и перечитывала любимые книжки, а моя чудесная младшая сестра Ханна сделала целую кучу поджаренных сэндвичей, впихнула в меня две порции десерта и отправила спать пораньше. Именно это требовалось мне, чтобы подготовиться к еще одной неделе, заполненной отделкой стекловолокном, полировкой песком, покраской и всей остальной работой, которую нужно было завершить до поездки на день в Брисбен: там я проходила курс обучения медицинской помощи на воде. Все подобные «внепрограммные» предприятия мне удавалось как-то впихивать между тяжелым физическим трудом и планированием материально-технического обеспечения путешествия.

Время стремительно летело, а я у меня все еще не было главного спонсора. Правда, теперь на борту были Эндрю и Скотт, так что эту проблему можно было скинуть на них, а самой полностью отдаться основной подготовке. Какое же это было облегчение! У меня был важный ритуал – время от времени брать список необходимых дел и сосредоточенно ставить галочки напротив тех из них, которые были сделаны. Каждый день приносил с собой что-то новое. Если я не помогала работникам в ангаре, то ходила на встречи, составляла новые списки и повышала свое мастерство.

Следующие выходные я провела в Брисбене, где обучалась технике безопасности на воде в «Морском учебном центре» под руководством Джерри Фитцджеральда. Джерри – очень опытный моряк. Он участвовал в Олимпийских играх и яхтенной регате по маршруту Сидней – Хобарт, много раз совершал дальние морские путешествия и был капитаном на самых разнообразных судах: грузовых, торговых, военных и принадлежащих федеральной полиции. Этот человек знает свое дело, и его курс оказался мне исключительно полезен.

Мы обсудили практически каждую из возможных опасностей, которые могут поджидать в море одинокого путешественника. Мы отрабатывали различные упражнения, помогающие управляться со спасательным плотом, спускаться на нем на воду, слезать с него и залезать обратно (хотя в этом я уже разбиралась благодаря Дону и Майку, которые по ночам сажали меня на спасательный плот в бассейне, направляли на меня брандспойт и заставляли снова и снова слезать и залезать на плот). Мы говорили о сигнальных ракетах и тренировались правильно и экономно ими пользоваться.

Когда мы с Джерри проходили реальные случаи выживания в катастрофах, составляли списки необходимых вещей, проверяли мои навыки правильного использования спасательного оснащения, я по-настоящему осознала, насколько важно в ситуации, когда что-то идет не так, сохранять спокойствие и выдержку. Я хотела быть уверенной, что овладела наукой выживания, что обладаю всеми знаниями, какие могут мне понадобиться.

Каждое новое упражнение все больше убеждало меня, что в момент кризиса важна не физическая сила, а отработанная техника и умение сохранять ясность мысли.

На несколько дней вырываться из ангара было полезно еще и по другой причине. У меня развилась аллергия на стекловолокно. Когда я вернулась из Брисбена и вновь приступила к работе, раздражение кожи, которое я сначала считала потницей, дало более серьезное осложнение. Когда сыпью покрылось все лицо, мне дружелюбно сообщили, что никому в ангаре неохота на меня такую смотреть, и отправили к врачу. Но мама приказала, чтобы мне ни в коем случае не запрещали продолжать работу. Как будто мне кто-то мог запретить!

Итак, моя яхта уверенно взяла курс на будущие удивительные свершения, а кроме того, должна была появиться на Сиднейской международной выставке яхт. Теперь тем более стало важно еще больше распространить информацию о предстоящем событии. Эндрю Фрэзер объявил в газете «Саншайн Коуст Дэйли» конкурс «Придумай имя для яхты Джессики», и местное сообщество удивительно активно участвовало в нем.

Нам хотелось выразить благодарность всем тем людям, которые подготавливали мою яхту к плаванию, а также всем предпринимателям и спонсорам, которые

помогали воплотить мою мечту в жизнь. Поэтому в субботу, 25 июля 2009 года, мы решили устроить торжественный прощальный ужин. У вечеринки было три цели – сказать всем спасибо, организовать сбор денег и привлечь внимание прессы. Также мы намеревались объявить новое имя моей свежевыкрашенной красавицы S&S 34, прежде чем отправить ее в Сидней, где она должна была всех затмить (кстати, мое личное мнение не обязательно должно совпадать с мнением организаторов) на выставке яхт. Мне ужасно хотелось поплыть туда на ней, но времени не хватало.

Эндрю, Скотт, Мел и Лиз вместе с сотрудниками «Файв Оушенз» полностью взяли на себя организацию ужина, так что последние несколько дней перед ним прошли в лихорадочной суматохе. К этому моменту мы уже практически жили в лодочном ангаре. Приходили туда еще до рассвета и уходили, когда солнце уже давно село. Утром в субботу я проснулась с чувством, что мне предстоит решающий день.

За яхтой с самого утра приехал кран и грузовик. Ее аккуратно установили в кильблок[18 - Кильблок – конструкция для фиксации судна в одном положении. Применяется как на суше (для ремонта), так и на более крупных судах для перевозки шлюпок (например, спасательных, которые всегда присутствуют на борту).], чтобы она не побилась по пути в Сидней, и моя лодка устремилась вперед по шоссе, невероятно красивая, сверкающая розовой краской и новенькой таргой из нержавеющей стали. Я же осталась, охваченная сложными чувствами: там была и тревога, и облегчение, и усталость. Однако времени на то, чтобы погрузиться в грустные размышления, не было. Нам предстояло отмыть ангар, а затем запрыгнуть в машину и ехать к месту проведения ужина, чтобы в последние минуты успеть доделать разные мелочи. Я едва успела отскрести с себя под горячим душем остатки смолы и краски, и вот мы уже снова были в пути и мчались к отелю.

Какой же это был вечер! Как великолепно все оделись, как здорово выглядели! По правде говоря, я даже кое-кого не узнала без слоя краски, смолы и пыли, которым они были покрыты все предыдущие дни. Вечер был особенным еще и потому, что Эндрю устроил мне встречи с Доном Макинтайром, Джеймсом Кастрисьоном (который незадолго до этого вместе со своим напарником Джастином Джонсом полностью прошел маршрут первой в мире транстасманской экспедиции на каяках, проплыв от Австралии до Новой Зеландии) и Джесси Мартином.

Вел наш вечер журналист и ведущий новостей на канале «Ченнел Тэн» Билл Вудс, а Дон, Джеймс и Джесси между подачей блюд рассказывали о своих приключениях. Потом Билл начал расспрашивать меня о предстоящем путешествии. Мы объявили новое имя яхты – Pink Lady («Розовая леди»), которое придумал местный житель Боб Хьюджес, а потом провели аукцион и лотерею. Гости начали расходиться только глубоко за полночь. Я испытывала такое воодушевление, что даже не ощущала усталости… пока не оказалась дома.

К счастью, на следующее утро мне удалось поспать немного подольше, и только потом мы вместе с папой, Брюсом и Сюзанной снова запрыгнули в машину и отправились в Сидней, чтобы встретить в Дарлинг-Харбор нашу яхту. Все шло отлично, пока нам не позвонил водитель грузовика и не сообщил, что возникли проблемы. В понедельник утром мы прибыли на место и обнаружили, что рама тарги серьезно повреждена кабелем, свисающим с моста на шоссе Пасифик Хайвей рядом с городом Хорнсби (наша яхта не доехала до пункта назначения совсем чуть-чуть!). Одного взгляда на таргу хватило, чтобы понять – ее можно нести на помойку. Видеть ее в таком жалком состоянии было тяжело для всех, но особенно грустно было Филу Джорджу, ведь именно он выполнил основную работу по ее установке.

Настроение немного улучшилось, только когда «Розовую леди» мягко спустили на воду Сиднейской гавани, а мотор от Yanmar завелся с первого раза. Приехал Дэвид Ламбурн, чтобы установить мачту, и, несмотря на искалеченную таргу, яхта теперь выглядела чудесно.

Поспав всего несколько часов, я проснулась в полдвенадцатого ночи и поплыла на моторе через гавань вслед за флотилией других лодок, уже выстроившихся в шеренгу и занявших свои места. Мы вошли в Дарлинг-Харбор так поздно из-за того, что Сиднейскую монорельсовую дорогу на Пирмонтском мосту пришлось разбирать, иначе не прошли бы мачты.

Я в первый раз после ремонта плыла на своей яхте, и очень нервничала, когда, маневрируя, устанавливала ее на предназначенное ей место – не знала, чего ожидать от нового румпеля, винта и мотора. Тем не менее все прошло гладко, и я испытывала приятное волнение, стоя за рулем моей великолепной яхты. Конечно, мы с «Розовой леди» терялись на фоне множества более крупных судов, но для меня она была ни с чем не сравнима.

Первый день выставки прошел замечательно. Думаю, если бы собрать все пожелания «счастливого пути» и «всего наилучшего», которые я услышала, ими можно было бы вымостить мою кругосветную дорогу! И у каждого, кто нас видел, было четкое мнение о розовом цвете моей яхты: он либо очень нравился, либо вызывал отвращение. Равнодушным не остался никто. В какой-то момент я пошла прогуляться и посмотрела на «Розовую леди» с высокой набережной над Дарлинг-Харбор. Мою яхту невозможно было не заметить. Среди множества тесно стоящих судов она, возможно, была самой маленькой, но и самой яркой.

На выставке царила замечательная атмосфера. Я испытывала огромную гордость от того, что меня включили в программу дневных выступлений. С докладами выступали Дон Макинтайр, Джеймс Кастрисьон и Джастин Джонс, которые рекламировали свою книгу «Пересекая бездну» («Crossing the Ditch»), повествующую об их приключениях во время плавания на каяках через Тасманово море), а также Пит Госс, знаменитый британский яхтсмен, в прошлом служащий Королевской морской пехоты Великобритании. Свое последнее путешествие он совершил на судне Spirit of Mystery («Дух тайны»), пришвартованном прямо рядом с нами. Наверно, наибольшую известность Пит получил после того, как спас жизнь французскому мореплавателю Рафаэлю Динелли во время одиночной кругосветной регаты Vendee globe 1996 года[19 - Безостановочная гонка яхтсменов-одиночек вокруг света организована при финансовой поддержке французской провинции Вандея (потому гонка и называется «Vendee Globe»). Впервые состоялась в 1989–1990 гг., и с тех пор проводится регулярно. На сегодняшний день это единственная безостановочная одиночная кругосветная регата. Проводится раз в 4 года.].

Поступок Пита Госса – потрясающий пример отваги и сострадания к ближнему. В этой гонке Рафаэль был его соперником, но, узнав, что француз подает сигнал о крушении, Пит развернул яхту и два дня подряд, сражаясь с тяжелейшими погодными условиями, на какие только способен Южный океан, разыскивал его. Пит обнаружил замерзшего, едва живого Рафаэля на спасательном плоту, который сбросили ему с самолета Королевских ВВС Австралии буквально перед тем, как яхта ушла под воду. За такую самоотверженность Пит был награжден Орденом кавалера Британской империи, а из рук французского президента он получил Орден Почетного легиона.

Рядом с этими людьми я провела незабываемое время. Я слушала их рассказы и всегда выкраивала хоть минутку, чтобы поговорить с ними. У всех них нашлось для меня множество ценнейших советов. А еще они напоминали мне: главное –

просто получать удовольствие и радоваться каждому моменту путешествия, от сборов в дорогу до финиша.

Они постоянно подчеркивали: в любом путешествии важна тщательная подготовка. Джеймс и Джастин говорят, что сборы перед их рекордным прорывом заняли времени не меньше, чем три четверти самого плавания. То же утверждает и Пит. По его словам, выигрыш в любой регате на восемьдесят процентов зависит от предстартовой подготовки. Я была очень благодарна за помощь окружавшей меня великой команде и знала, что если у меня все получится, то это произойдет благодаря их усилиям.

Однако я все еще искала главного спонсора. Эндрю и Скотт выработали собственную стратегию действий, и по их плану нашим медиапартнером стал «Уан Эйч-Ди» (цифровой телеканал сети «Нэтуорк Тэн»). В четверг вечером я должна была вести прогноз погоды вместе с Тимом Бэйли в прямом эфире канала «Ченнел Тэн» в новостном выпуске «В пять в прямом эфире», а затем мчаться в студию «Нэтуорк Тэн», чтобы принять участие в программе «Прямой эфир в четверг вечером» канала «Уан Эйч-Ди».

Профессиональная укладка и макияж – такого опыта у меня еще не было. Когда все было готово, я посмотрела на себя в зеркало, на свои кудряшки, накрашенное лицо и во всеуслышание выпалила, что выгляжу, как полная идиотка. Я совершенно не думала, что несу, и очень расстроилась, когда увидела ужас на лицах гримерш и стилисток. Вот так!

Последние несколько дней выставки прошли в суматохе и толчее, и под конец у меня даже голос начал пропадать от бесконечных разговоров. Когда все закончилось и у меня появилось немного свободного времени, я очень обрадовалась. Я отправилась в Национальный морской музей посмотреть на выставленную там яхту Кэй Котти[20 - Кэй Котти – австралийская яхтсменка, в 1988 году стала первой женщиной, совершившей кругосветное путешествие на яхте в одиночку и без заходов в порты.]

First Lady («Первая леди»). Я получила большое удовольствие от возможности как следует рассмотреть яхту, и пока я ее разглядывала, мне в голову пришло несколько отличных идей. Хотя «Первая леди» (судно модели «Cavalier 37» с плавниковым килем) и моя «Розовая леди» абсолютно разные, было интересно увидеть сходство в подготовке и оснащении, ведь обе лодки предназначались для одиночного плавания, обе они должны были многое выдержать. Еще было

здорово представлять, как Кэй плывет на своей яхте одна посреди моря. Я столько раз перечитала ее книгу, что чуть ли не с закрытыми глазами могла вообразить ее, сидящую на койке с вязанием, заучивающую испанские слова и прислушивающуюся к малейшим шорохам на палубе.

К утру вторника мы как будто сделали два шага назад. Когда-то красивую новенькую таргу разобрали, разрезали на куски и отослали в мастерскую, чтобы по ее образцу сделать новую. Было ужасно видеть, как результаты многодневного труда валяются на земле грудой погнутого железа. Мы сняли такелаж, чтобы отправить яхту на грузовике домой, но… ничего никогда не идет точно по плану. На сей раз подтверждением этого закона стала задержка грузовика на день. Так что мы провели еще немного времени в Сиднее, составляя новые списки и размышляя, как справиться с несколькими наиболее сложными проблемами. Когда список дел был готов, выяснилось, что нас ожидает еще двадцать одна важнейшая задача и двадцать четыре «человеко-дня», за которые нужно все успеть.

Наконец, в четверг, проследив, чтобы «Розовую леди» благополучно погрузили на машину, мы выехали из Сиднея. Когда мы, покидая город, переезжали мост Сиднейской бухты, я не могла не думать о том, что в следующий раз увижу его совсем с другой точки – когда буду плыть к нему! Мы направлялись на север по шоссе Пасифик Хайвей, за нами везли «Розовую леди», а в моей голове мелькали истории, услышанные на выставке, и лица встреченных там людей. И я начала ощущать волнение, ведь дата моего старта приближалась с каждым часом.

* * *

В результате многочисленных длительных разговоров с разными людьми, обсуждения различных типов погодных условий и разнообразных маршрутов, путешествие было наконец спланировано, размечено и его маршрут был нанесен на карту.

К любому человеку, собирающемуся обойти вокруг света в одиночку без помощи и без остановок, предъявляются определенные требования. Я знаю, некоторые педанты полагают, будто нельзя считать, что я совершила свое путешествие без посторонней помощи, учитывая все доступные сегодня технологические средства и возможность в любой момент обратиться за советом по спутниковой связи. И они отчасти правы. Я действительно хотела иметь возможность

общаться с любимыми людьми и со своей группой поддержки, такой важной для меня. Я не собиралась полностью повторять путешествие Джошуа Слокума и уж точно не хотела отказываться от средств безопасности и связи, доступных современным морякам. И, если уж совсем честно, – я ведь подросток, и обходиться столько времени без электронной почты, телефона и Facebook мне вредно!

Но я правда собиралась плыть на своей яхте самостоятельно, без остановок, взяв с собой необходимый запас воды и продовольствия, и без чьей-либо помощи чинить все, что сломается. Я не должна была нигде останавливаться, а значит, не могла бы в пути взять ничего на борт – только то, чем запаслась на старте. Мне пришлось бы в одиночку справляться с любыми погодными условиями и подстраиваться под них. Если бы порвался парус, мне пришлось бы самой его зашивать.

Физически я должна была оставаться один на один со своей «Розовой леди»», и нам вдвоем предстояло преодолеть 23 000 морских миль.

После того как Джесси Мартин 31 октября 1999 года завершил свое кругосветное плавание и вошел в списки рекордсменов как самый молодой мореплаватель-одиночка, обогнувший земной шар без посторонней помощи и без остановок, Совет по регистрации мировых рекордов под парусами (WSSRC) перестал фиксировать возрастные рекорды. Теперь официально не отмечается возраст моряка, добившегося этого потрясающего результата, будь то старик или юноша. Так что Джесси Мартин навсегда сохранит за собой свое почетное место в официальной книге рекордов WSSRC.

Однако просто для того, чтобы удостовериться в этом, в июне 2009 года я написала по электронной почте Джону Риду, секретарю Совета. Я рассказала, что планирую стартовать из Сиднея и двинуться на северо-восток через экватор к Островам Лайн, затем к мысу Горн, пройти под мысом Доброй Надежды к мысу Луин и оттуда вернуться домой в Сидней. Я спросила, если я изменю маршрут и вместо этого пройду из Сиднея под Новой Зеландией и мысом Горн к Азорским островам, а домой вернусь через мыс Доброй Надежды и мыс Луин – по сути, повторив маршрут Джесси Мартина, – будет ли это соответствовать требованиям Совета к продолжительности пути и присвоят ли они в таком случае моему путешествию статус официального рекорда.

Спустя два дня Джон Рид мне ответил. Совет не фиксирует заявки на «рекорды самых молодых мореплавателей», поэтому в их правилах не предусмотрена категория для меня. Но это меня совершенно не огорчило. Я знала: если у меня все получится, то я действительно стану самым молодым на тот момент мореплавателем, обогнувшим земной шар, просто фиксирование возрастных рекордов сейчас прекращено. А если все, к чему ты стремишься, это твое имя в книге рекордов, то в один прекрасный день появится кто-то, кто побьет твой рекорд, и твоей радости конец.

В конце концов, дело было совсем не в рекорде, я искала приключений и трудностей, – хотя и попасть в книгу рекордов было бы круто. Так что, если бы мне удалось официально побить существующий рекорд, я была бы не против. Я хотела получить собственный результат. Дэвиду Диксу было восемнадцать лет и сорок два дня, когда он вернулся домой из своего путешествия, а Джесси Мартину – восемнадцать лет и шестьдесят шесть дней. Мне же хотелось попытаться воплотить свою мечту о кругосветном плавании еще до наступления семнадцатилетия. Если бы мне это удалось, я стала бы самым молодым мореплавателем.

От Жана-Луи Фабри, вице-председателя Совета, мы узнали, что мне не обязательно проходить через антиподную точку, чтобы мое путешествие признали кругосветным (если пропустить ось через центр Земли, то ее концы выйдут в антиподных точках).

Получив всю эту информацию, я выбрала маршрут, который считается традиционным для кругосветных плаваний. По нему плавала Кэй Котти, только я собиралась пересечь экватор до того, как обогну мыс Горн, чтобы таким образом дать себе время привыкнуть к яхте до наиболее сложных стадий путешествия. По правилам Совета по регистрации мировых рекордов для мореплавателей-одиночек я должна была вернуться в тот же порт, из которого вышла, пересечь все линии долготы, пересечь экватор, хотя бы раз зайдя в Северное полушарие, и обогнуть, идя вдоль южных точек, Южную Америку и Южную Африку. Кроме того, мне предстояло иметь дело с самыми суровыми и беспощадными океанами, по которым приходилось плавать морякам.

Дон посоветовал мне думать о путешествии как о наборе этапов, воспринимать его не в целом, а день за днем. В этом случае все выглядело гораздо легче! Я разбила маршрут на шесть этапов и сделала записи о том, чего можно ожидать

на каждом из них.

Этап первый:

выход из Сиднея и путь на север, к островам Лайн

Я отправлялась в путь с песчаной косы Спит, из Мосмана, пригорода Сиднея, и по плану должна была пересечь стартовую линию рядом с утесами Сидней-Хедс и пойти в направлении северной части Новой Зеландии. В зависимости от погоды я собиралась выбрать точку, в которой поверну налево и пойду по направлению к Фиджи. Я пока не знала, пойду ли от островов Фиджи налево или направо, и хотела принять это решение прямо там, в зависимости от направления ветра. Пройдя Фиджи и Самоа, я намеревалась направиться на северо-восток, к островам Лайн. Экватор расположен к югу от острова Кирибати (острова Рождества), самого крупного острова в архипелаге Лайн, поэтому мне нужно было обогнуть один из островов архипелага Лайн, расположенный севернее экватора, а затем снова направиться на юг.

Этап второй:

на юг, к Чили и мысу Горн

Чтобы добраться до Южной Америки, нам с «Розовой леди» нужно было долго плыть прямо, а затем повернуть на восток. Этот район известен как «Ревущие сороковые»[21 - «Ревущие сороковые» – традиционное название океанических пространств в 40-х широтах Южного полушария, где обычны сильные и устойчивые западные ветры и частые штормы.] из-за постоянных сильных западных ветров. Плавать здесь исключительно тяжело. Я планировала пройти южнее пятидесятой параллели, чтобы проплыть между Южной Америкой и Антарктикой. Но меня пугала встреча с морским Эверестом – мысом Горн, который мне предстояло обогнуть. Мыс Горн – самая южная точка архипелага Огненная земля в южной части Чили. Питер Николс в книге «Маршрут для безумцев» («A Voyage for Madmen») называет это место «скорпионьим хвостом

Южной Америки». Мыс отделяет юг Тихого океана от Южной Атлантики, и здесь особенно опасно из-за непредсказуемых погодных условий, сильных течений, яростных ветров, а воды гигантских морских пространств способны впадать в настоящее буйство. Многие, многие моряки терпели здесь бедствие, и я была твердо настроена максимально подготовиться к плаванию в этих водах, чтобы не стать одной из их жертв.

Этап третий:

от мыса Горн – на Север

Обогнув Южную Америку, я собиралась пойти на север в поисках областей с более спокойной погодой и там «подзарядить батареи» – «Розовой леди» и свои собственные. Поскольку я должна была плыть без остановок, в порт я зайти не могла, поэтому проводить какое-то время в тихих морях и спокойных водах, отгороженных от бурь участками суши, было чрезвычайно важно, чтобы избежать переутомления. Я намеревалась подойти близко к Фолклендским островам и, вероятнее всего, затем направиться на восток.

Этап четвертый:

по южной части Атлантического океана к Африканскому континенту

После отдыха мне предстояло перейти к следующей стадии путешествия, которая привела бы меня к южной точке Южной Африки. Напрямую от самой южной точки Южной Америки до Южной Африки – 3500 морских миль, но мой маршрут зависел от погоды и потому неминуемо должен был стать на много миль длиннее.

Этап пятый:

вокруг Южной Африки

Мыс Доброй Надежды – не самая южная точка Африки, но мореплаватели используют его в качестве указателя, что пора повернуть на восток. Самой южной оконечностью является мыс Игольный (Агульяс). Он разделяет Атлантический и Индийский океаны. Мыс Доброй Надежды – еще одна важная веха в путешествии, хоть я и не планировала подходить к земле достаточно близко, чтобы можно было что-нибудь рассмотреть. Известно, что для этого участка морского пути характерны крайне высокие волны, способные надвое расколоть судно неосторожного моряка. Я не собиралась рисковать, заплывая в более мелкие воды, и намеревалась держаться на значительном расстоянии от континентального массива и примыкающего шельфа.

Этап шестой:

из Южного океана по направлению к дому

После Южной Африки меня ожидали просторы Южного океана. Чтобы вернуться в австралийские воды, мне придется преодолеть более 4000 морских миль в открытых и часто безжалостных к путешественникам водах. Я прочла бесчисленное количество историй о путешествиях по Южному океану и с нетерпением ждала возможности принять его вызов. Воды здесь изменчивые и ненадежные, постоянно грозящие или яростными штормами, или многодневными штилями без малейшего ветерка, так что я постаралась не строить догадок заранее. Мне просто придется справляться с погодой, какой бы она ни была. Я знала, что здесь потребуется проявлять особое внимание и не расслабляться: хоть до дома отсюда недалеко, путь все равно предстоит долгий. Нужно пересечь Большой Австралийский залив и пойти вниз, вокруг Юго-Западного мыса (Тасмания). Далее я должна направиться на север, к материку, и затем вдоль восточного побережья Австралии назад, в Сиднейскую бухту.

Следуя этим маршрутом, я шла в кильватере многих великих путешественников. От этого я чувствовала себя немного странно – как будто вписывала свое имя в один ряд с их именами.

Я отправлялась в кругосветное плавание не ради славы, не для того, чтобы стать звездой – меня это вообще не интересует. И я не считала это путешествие способом разбогатеть. Мне такое даже в голову не приходило. Я только надеялась, что, когда я вернусь домой, за мной и моей семьей не будет тянуться длинный хвост долгов.

Я собиралась пройти этот грандиозный маршрут, чтобы бросить вызов самой себе и показать другим, что воплотить мечту в реальность возможно.

И я, и мои родные осознавали все риски. Мы знали, что мне предстоят труднейшие испытания – и физические, и психологические. Но я верила в свою яхту, в свои способности и навыки, в поддержку близких. Меня царапало только одно сомнение – неуверенность в своей психологической устойчивости. Бросить себе вызов было единственным способом ее проверить, но пока все это еще ждало меня впереди. Я могла только двигаться вперед.

Скоро я смогу узнать, на что я способна…

* * *

Неделя после возвращения из Сиднея была очень суматошной: мы заканчивали готовить «Розовую леди» к старту. Из-за поездки на Сиднейскую выставку мы не успели завершить некоторые работы. Предстояло установить еще много деталей оснащения. На этот раз транспортировка яхты прошла без сучка, без задоринки. По пути мачту завезли в Брисбен, в мастерскую Дэвида Ламбурна, где над ней еще поработали, и вот, наконец, «Розовую леди» снова спустили на воду и поставили на якорь в марине Мулулаба.

Стояла чудесная погода, и под этими чистыми синими небесами и теплым квинслендским солнцем было очень приятно заканчивать работы по подготовке яхты к плаванию. Все трудились в поте лица. Род Крэн вставлял пенопластовые изолирующие прокладки в стены и крышу, а Нил Котхорн, электрик, часто работал над электрическими системами до поздней ночи, когда все остальные уже уходили домой. Электроэнергия на судне очень важна: от нее зависит работа спутниковых телефонов, высокочастотных радиопередатчиков, компьютеров, навигационного оборудования и – что для меня особенно важно –

стереосистемы! Хотя для того чтобы двигаться вперед, нам с «Розовой леди» по-настоящему нужен был только ветер, лучше всего попутный, скоростью в 15 узлов. А еще – солнце. На крайний случай у меня на борту имелся секстант, хотя я надеялась, что настолько крайних случаев не будет.

Яхта была оснащена четырьмя гелевыми аккумуляторами на 80 ампер-часов и еще одним для того, чтобы заводить мотор. А для подзарядки аккумуляторов на борту установили две 80-ваттные солнечные панели, 60-ваттную панель и ветрогенератор «Rutland». Солнечные панели должны были генерировать электроэнергию при освещении солнцем, а ветрогенератор – работать постоянно, давая энергию понемногу, но без перебоев. А в те дни, когда солнце спрячется за облаками, ветер стихнет, а я буду слушать стереосистему на слишком большой громкости, я смогла бы запускать двигатель Yanmar (не включая передачи), и аккумуляторы получали бы небольшой заряд от него. Все это должно было полностью обеспечить меня энергией на протяжении всего времени в пути.

Я собиралась поддерживать связь с миром благодаря потрясающим средствам коммуникации, которые мне посчастливилось заполучить на свою яхту. Все спутниковое оборудование мне предоставила спутниковая компания SatCom Global. У меня должно было быть два переносных спутниковых телефона – один для повседневного использования, а второй для чрезвычайных ситуаций, устроенный так, чтобы можно было взять его с собой, если мне вдруг придется покинуть судно. Кроме того, мне должны были обеспечить выход в Интернет при помощи маленького спутникового терминала модели «Sailor 250», установленного на корме. Это давало мне возможность отправлять видеоклипы, картинки, записи в блог и электронные письма. Также яхта была оснащена высокочастотным радиопередатчиком, при помощи которого я должна была устанавливать плановые радиосигналы и слушать сигналы других кораблей, оказавшихся в округе. Еще у меня был специальный маячок слежения компании TracPlus, который должен был подавать определенным людям постоянный сигнал, что я на плаву и двигаюсь вперед. И последним – но не менее ценным – моим приобретением были различные EPIRB – радиобуи-указатели местоположения, которые должны были превратить мою «Розовую леди» в одну из самых надежных и хорошо оснащенных яхт, когда-либо плававших вокруг света.

Папа установил обогревательную систему и сделал еще миллион разных работ, а мы с Брюсом тем временем прилаживали лебедку и загружали прочее

необходимое оборудование на палубу. Джейсон Минефф из Linenaster Marine Electronics установил и подключил все штурманские приборы, AIS, высокочастотный радиопередатчик и остальную электронику, Ричард Тейлор соорудил штормовые панели. И еще многие люди приходили и брали на себя выполнение бесчисленных мелких работх, и я им всем очень благодарна!

Мы с Брюсом и папой часто работали допоздна, а днем в рубке иногда было не протолкнуться, так много людей одновременно занималось разными проектами. Список дел, казалось, никогда не кончится. Так много еще предстояло сделать, от установки ветрогенератора до натягивания тента над койкой.

Тем временем ребята из американской компании Ullman Sails приступили к оснащению «Розовой леди» новым комплектом парусов, сшитых из ткани американской же фирмы Bainbridge, прочность которых была вдвое больше, чем обычно. Когда Дэвид со своими парнями закончил работу над мачтой, ее привезли обратно и поздно вечером установили на прежнее место, а Фил Джордж снова прилетел из Мельбурна, чтобы поставить новую таргу, которую доставили на грузовике. Приехал из Сиднея Иэн, представитель Panasonic, чтобы установить программное обеспечение на четыре ударопрочных ноутбука линии Toughbook, которые я брала с собой, а Род из SatCom Global прочитал мне краткий курс по использованию моего спутникового терминала «Sailor 250». Поначалу все эти мигающие лампочки и кнопки меня напугали, но оказалось, что пользоваться «Sailor 250» не сложнее, чем обычным телефоном, а уж с ним-то я обращаться умею!

Что меня по-настоящему радовало, так это моя новая бортовая стереосистема. Папа всегда говорил: «Вот появится у тебя собственная яхта, тогда будешь слушать то радио, которое нравится тебе». Подозреваю, Нил сознательно оставил эту работу на последний момент, чтобы и ему не пришлось слушать мою музыку. Но судьба сыграла со мной грустную шутку: я знала, что, очутившись наконец в море, я, скорее всего, смогу поймать только один канал – папин любимый BBC. Думаю, именно на такой случай и изобрели iPod!

У меня не было ни минуты свободного времени. Если я не работала на яхте, то старалась довести до совершенства свои навыки обращения с бортовым оборудованием. Мы с механиком Джимом Уильямсом рассматривали возможные проблемы с двигателем, а с Нилом обсуждали работу электроприборов. Я начинала чувствовать, что знаю свою яхту вдоль и поперек.

Мама постоянно готовила для меня всевозможные блюда из продуктов длительного хранения, чтобы выяснить, какие мне нравятся и, что более важно, какие не нравятся. Мне не хотелось показаться нервной или неблагодарной, но некоторые из маминых изобретений были слишком креативными. Брат все время повторял, что мне пора поскорее отправляться в путь, а то ему не терпится вернуться к нормальной пище.

И вот, наконец, в четверг 20 августа мы были готовы к отплытию. Стоял чудесный зимний день, такой, какие бывают только в Квинсленде – с синей водой, чистым небом и ветром в 15 узлов. Идеальная погода для аккуратного пробного плавания в открытом море. Все шло отлично, но я все равно нервничала. Мне хотелось поскорее отправиться в серьезное одиночное плавание, которое постоянно откладывалось.

В самый разгар наших первых испытаний яхты на море к нам присоединилась съемочная группа американского спортивного канала ESPN. Они снимали меня на воде, а потом на суше, зафиксировали для истории даже мой профилактический визит к зубному врачу, а потом сходили с нами по магазинам и засняли всю ту гору продуктов, которые мы закупили для путешествия. Учитывая советы других моряков и пользуясь рекомендациями доктора Гэри Слейтера, профессора диетологии из Университета Саншайн-Коуст, я составила для себя рацион питания, который, по моему мнению, был удивительно близок к самому обычному, «сухопутному».

Основу моего питания должны были составлять порядка десяти блюд марки Easyfood, способных храниться не меньше восемнадцати месяцев. С завтраками было все просто: можно было приготовить овсянку или другую кашу. Я собиралась сама печь хлеб и нечто вроде лепешек. Мама с помощью Ника Дуггана, управляющего нашего местного супермаркета IGA, изучила все разновидности консервов и продуктов длительного хранения.

Хоть я и составляла список необходимых продуктов вместе с мамой, но все равно была ошеломлена, когда увидела получившуюся в результате груду коробок и пакетов. Я позаботилась о том, чтобы мы не прошли мимо кондитерского отдела, и вместе с Томом мы нагрузили тележку еще горой упаковок.

Чтобы вы примерно представляли, что мы в результате приобрели, перечислю список: 24 банки консервов Spam, 200 литров сухого молока, 64 банки

консервированной картошки, 32 банки ананасов, 36 банок тунца и 250 картонных упаковок с соком. Компания, поставляющая яйца, специально для меня выпустила особую партию яичного порошка, а еще от компании Easyfood я получила целую гору продуктов быстрого приготовления в герметичной упаковке. Ну и, конечно, я запаслась пятью большими коробками леденцов!

Засняв все это за пару дней, Дэвид, продюсер с канала ESPN, попросил меня разрешить его группе снять, как я просто валяюсь в спальне или тусуюсь с друзьями. Мне пришлось объяснить ему, что вообще-то я ничего такого не делаю, все мое время и силы уходят на подготовку яхты и самой себя к путешествию. За исключением того случая, когда я позволила себе передохнуть и «побыть овощем», я постоянно работала над подготовкой «Розовой леди» к старту. Я по-прежнему ходила в спортзал, бегала трусцой и даже иногда ездила на велосипеде на берег гавани, пытаясь нарастить мускульную массу, а вечерами была занята перепиской по Интернету, ведением блога и сборами. Да, это явно не вписывалось в представления работников ESPN о типичном досуге девочки-подростка!

После закупки провианта мы с Брюсом решили выйти в открытое море на три дня. Это путешествие оказалось куда сложнее, чем я рассчитывала, потому что меня крепко скрутила морская болезнь. Но, хотя мне самой и было плохо, «Розовая леди» вела себя на воде идеально, и с каждым выходом в море нам удавалось уладить еще несколько остававшихся мелких проблем.

Пока я плавала, мама полностью оккупировала гостиную на первом этаже. Там она решала грандиозную задачу: рассортировала и упаковала все продовольствие, которое я должна была взять с собой. Мама ухитрялась заниматься этим, одновременно работая на полставки и заботясь об остальных своих детях. Родители отдавали мне свои силы, делая все возможное, чтобы обеспечить мою полную безопасность, самое лучшее оснащение и хорошее питание в пути.

И хотя подготовительная работа была мне в радость, но чем ближе мы были к ее завершению, тем больше меня охватывало нетерпение и раздражение. Этот выматывающий режим начинал сводить меня с ума. Мне уже отчаянно хотелось выйти в море. Конечно, нужно было торопиться и по объективным причинам: чтобы не упустить период самой благоприятной погоды, – но больше всего не терпелось стартовать именно мне самой. Мне очень хотелось испытать свои силы в одиночном плавании. Я даже потеряла способность трезво мыслить и

оттого была готова, наплевав на разные мелочи, сломя голову нестись в океан. На мое счастье рядом был мой всегда педантичный папа, а также Брюс и Нил, твердо намеренные уберечь меня от любого глупого поступка, убедиться, что ничего не упущено и не сделано в спешке. Тогда я была не способна оценить то, что они делают для меня, поэтому в последнюю неделю наши с папой отношения слегка испортились.

Меня грызли некоторые сомнения. В это путешествие уже вложили столько времени и денег, а я еще ни разу не выходила в море одна – это меня сильно тревожило.

Несмотря на раздражительность, я все-таки прислушалась к голосу рассудка и взяла себя в руки, поэтому, когда я вышла на «Розовой леди» в первое серьезное одиночное плавание, мы обе были готовы к этой проверке.

Я вышла из дока субботним днем. Скорость ветра достигала 25–30 узлов, и поэтому местный яхт-клуб отменил очередную регату. Конечно, из-за этого в море было безлюдно, но зато все яхтсмены, которые в другое время были бы на воде, теперь собрались в гавани, жарили барбекю, выпивали и смотрели, как мы загружаем яхту. Им явно казалось странным, что я в гордом одиночестве собираюсь выйти в море, когда все остальные предпочли сегодня не покидать гавань.

Я на моторе вышла из протоки и начала поднимать паруса посреди бурных вод прямо за выходом из гавани. Мама, вместе со всеми наблюдавшая за мной с волнореза, потом рассказывала мне, какое захватывающее это было зрелище – моя «Розовая леди», взмывающая ввысь на гребнях самых высоких волн. К тому моменту, когда я справилась с парусами и привела в рабочее состояние флюгарку[22 - Флюгарка – ветровой автопилот.], солнце уже начало клониться к закату, и я за солеными брызгами почти перестала видеть землю. Я знала, что мне предстоит долгая бессонная ночь – нужно было старательно маневрировать, чтобы не столкнуться с судами местной рыболовецкой артели, – но моя уверенность в собственных силах росла с каждой минутой. Несмотря на бурное море и порывистый ветер, «Розовой леди» было совсем несложно управлять.

Время и тщательное обдумывание всего, что необходимо для обустройства кокпита, с лихвой окупились: находясь там, я чувствовала, что все под рукой и

полностью под моим контролем. Замечательное ощущение! Когда стемнело, а суша окончательно пропала из виду, мои сомнения также постепенно оставили меня. Я знала, что могу управлять этой яхтой.

Ночка выдалась непростая – чего стоил один поворот фордевинд[23 - Фордевинд – тип поворота парусного судна, когда оно меняет галс и пересекает линию ветра кормой.] при ветре в 30 узлов, который пришлось сделать, чтобы избежать столкновений с нескончаемым потоком других судов, – но дела, тем не менее, шли хорошо, и в предрассветные часы мы с «Розовой леди» уже далеко продвинулись на юг.

Когда небо на востоке начало светлеть, ветер полностью стих, так что мне удалось урывками поспать. Этого хватило, чтобы продолжать спокойно идти дальше. Когда рассвело, я приготовила на плите завтрак, греясь под солнечными лучами, выпила чашку кофе и провела остаток утра, отрабатывая различные комбинации парусов. Дул надежный, спокойный бриз, и я отлично провела время, идя вдоль побережья, а в середине дня вернулась в Мулулаба.

Домой можно было не спешить, и я некоторое время полавировала по заливу, назад и вперед, и каждый раз это получалось чуть быстрее, а я все лучше справлялась с яхтой. Спустив, в конце концов, паруса, я вернулась в протоку вымотанная, но счастливая: мы с «Розовой леди» полностью подходили друг другу. Прежде чем сойти на берег, я причесалась вилкой (расческу я забыла!). Этот прием я почерпнула из книги Джесси Мартина. Все складывалось удачно. Я доверяла своей яхте и собственным силам. Все было хорошо!

И наконец, в завершение этой великолепной недели, мы получили прекрасные новости от Эндрю Фрезера. Ella Bache («Элла Баше»), старейшая в мире семейная компания по производству средств по уходу за волосами, предложила стать моим главным спонсором и дать свое имя моему путешествию. В Австралии филиал компании был открыт в 1963 году уроженкой Венгрии косметологом Эдит Халлас. Ее муж Джордж приходился мадам Элле Баше кузеном. Компания всегда оставалась в руках одной семьи. Сейчас ею управлял сын Эдит Джон Халлас вместе со своей дочерью Пиппой. Компания уже много раз оказывала спонсорскую поддержку мореплавателям, а в девяностые вовсю финансировала гонки на 18-футовых скифах[24 - Популярные в Австралии гонки на надувных гребных лодках.]. Я, конечно, тогда еще не родилась, но знаю, что соревнования были грандиозные. Миссия Ella Bache – вдохновлять людей на то, чтобы они показали себя во всей красе, а я очень верю в эту идею, поэтому я

поняла, что партнер у меня появился замечательный. И «Розовую леди» снова торжественно переименовали. Теперь она носила название «Розовая леди Эллы» (Ella’s Pink Lady).

Нам не хватало именно такой поддержки, и когда мы ее получили, папа заметно успокоился. Он уже начинал переживать о том, где мы сможем достать средства для осуществления путешествия в запланированных грандиозных масштабах. Без нашей менеджерской команды, Эндрю и Скотта, мы вряд ли смогли бы добиться таких успехов. Для нас решение коммерческих вопросов было задачей совершенно новой и пугающей, поэтому я была безумно рада, когда ребята за это взялись. Благодаря им возникло наше партнерство с каналом One HD, который планировал следить за путешествием и делать о нем постоянные репортажи; компания SatCom Global обеспечила меня всем необходимым оборудованием, к которому я уже начинала привыкать, а самое главное, – телефонной связью, позволяющей мне всегда быть в контакте с семьей и друзьями; с помощью компании Panasonic я могла в любой момент войти в сеть. Я и представить не могла, что столько людей окружит меня такой заботой. Я была глубоко тронута и благодарна им всем за поддержку и веру в меня. Правда в том, что без них я бы ничего не смогла.

* * *

Несмотря на то, что все свое внимание я уделяла предстоящему путешествию, об остальном мире я тоже старалась не забывать. Я внимательно следила за плаванием Майка Перхема. С того момента, как он вышел из Хобарта, мы постоянно поддерживали связь. Я очень радовалась, когда услышала, что 27 августа 2009 года он пересек финишную черту в Портсмуте и стал самым молодым (17 лет) мореплавателем, в одиночку обошедшим вокруг света за 164 дня! Потрясающее достижение!

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию (http://www.litres.ru/dzhessika-uotson/sila-mechty/?lfrom=201227127) 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.

notes

Примечания

1

AIS (Alarm Indication System – сигнал тревожной индикации) – прибор с сигнальным устройством, которое срабатывает, подавая громкий сигнал, когда на определенном расстоянии от яхты оказывается другой корабль, помогает избежать столкновения.

2

Кокпит – зона на корме, из которой производится управление яхтой (в общем случае – углубленное открытое помещение в средней или кормовой части палубы для рулевого и пассажиров (на катерах и парусных яхтах)).

3

Мостик – огражденная часть палубы верхних ярусов надстроек и рубок или отдельная платформа. Предназначены для размещения постов управления, наблюдения или связи, а также для перехода из одной надстройки в другую.

4

Хелен Келлер (27 июня 1880 – 1 июня 1968) – слепоглухая американская писательница, преподаватель и общественный деятель. Несмотря на физические недостатки, вела активный образ жизни, получила образование и стала автором 7 книг. Самая известная из них – «История моей жизни», переведена и на русский язык.

5

1 узел = 1,852 км/ч.

6

Швартовы – веревки, которыми яхта привязывается к причалу.

7

«Львиное сердце» (Lion heart) – книга молодого путешественника Джесси Мартина, обошедшего на яхте в одиночку вокруг Земли. Такое же имя носила его яхта.

8

Южный океан – неофициальный термин, которым называют воды, окружающие Антарктиду. Четких границ не имеет.

9

Таня Аэби – знаменитая яхтсменка и писатель. В 18 лет на 26-футовой яхте прошла вокруг света в одиночку.

10

Динги – надувная лодка с мотором для перемещения с яхты на берег.

11

Гора Косцюшко – высочайшая вершина Австралийского континента.

12

Премия герцога Эдинбургского (Duke of Edinburgh Award – DofE) была учреждена в 1956 г. Ее удостаиваются молодые люди за личное развитие вне зависимости от своего происхождения.

13

EPIRB (Emergency Position Indication Radio Beacon) – автоматическое радиопередающее устройство, подающее через спутник сигнал бедствия и местоположение.

14

Погон на судне (морск.) – закрепленный за концы металлический стержень, вдоль которого движется кольцо с прикрепленной за него снастью.

15

Марина – порт для яхт.

16

Рангоут – совокупность всех деревянных или металлических частей вооружения, служащих для крепления и несения парусов. Такелаж – все снасти на судне, служащие для укрепления рангоута и управления парусами, делятся на стоячий и бегучий.

17

Штаг – снасть стоячего такелажа, поддерживающая мачту с передней стороны.

18

Кильблок – конструкция для фиксации судна в одном положении. Применяется как на суше (для ремонта), так и на более крупных судах для перевозки шлюпок (например, спасательных, которые всегда присутствуют на борту).

19

Безостановочная гонка яхтсменов-одиночек вокруг света организована при финансовой поддержке французской провинции Вандея (потому гонка и называется «Vendee Globe»). Впервые состоялась в 1989–1990 гг., и с тех пор проводится регулярно. На сегодняшний день это единственная безостановочная одиночная кругосветная регата. Проводится раз в 4 года.

20

Кэй Котти – австралийская яхтсменка, в 1988 году стала первой женщиной, совершившей кругосветное путешествие на яхте в одиночку и без заходов в порты.

21

«Ревущие сороковые» – традиционное название океанических пространств в 40-х широтах Южного полушария, где обычны сильные и устойчивые западные ветры и частые штормы.

22

Флюгарка – ветровой автопилот.

23

Фордевинд – тип поворота парусного судна, когда оно меняет галс и пересекает линию ветра кормой.

24

Популярные в Австралии гонки на надувных гребных лодках.

Купить: https://tellnovel.com/ru/dzhessika-uotson/sila-mechty-kupit

Текст предоставлен ООО «ИТ»
Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию: Купить