

Содержание

Рождение идеи	7
Подготовка	13
Научная подготовка	19
Практическая подготовка	31
Средиземное море	51
<i>Отплытие</i>	51
<i>Плавание вблизи берегов (25–27 мая 1952 года)</i>	55
<i>В открытом море (28 мая — 7 июня)</i>	69
<i>С 7 по 21 июня</i>	85
<i>Битва за снаряжение. Танжер</i>	92
<i>Первые итоги</i>	98
Атлантический океан	105
<i>Отплытие из Танжера</i>	105
<i>Один в океане</i>	107
<i>Касабланка — Лас-Пальмас</i>	115
<i>Земля. Искушение. Колебания</i>	124
<i>«Человек соленой воды»</i>	133

<i>Вода снизу и сверху</i>	172
<i>Какая долгота?</i>	184
<i>«Аракака». Прибытие</i>	203
<i>Земля</i>	219
Заключение	227
Приложение	231
<i>Белый кит</i>	231
<i>Акула</i>	232
<i>Балиста</i>	232

Рождение идеи

Весна 1951 года. Раннее утро. Я мирно сплю в своей комната при госпитале в Булони. Внезапно раздается телефонный звонок:

- Дежурный интерн?¹
- Да. Что случилось?
- Кораблекрушение у мола Карно!
- Сейчас иду.

Еще не подозревая всего трагизма катастрофы, я, чертыхаясь, натягиваю на себя одежду и поспешно спускаюсь в приемный покой. Здесь еще никого нет. Швейцар рассказывает мне, что траулер «Нотр-Дам-де-Пейраг» из маленького порта Экиэм заблудился в тумане и налетел на конец мола Карно.

Снаружи довольно холодно, но море совсем тихое и поэтому я не испытываю особого беспокойства. Мол Карно — одно из крайних сооружений порта. Во время сильного ветра он очень опасен, но, когда море спокойно, подняться на него не составляет труда, так как на его внешней, обращенной к морю стороне через каждые двадцать метров устроены лестницы.

Слышится автомобильный сигнал: это машина спасательной службы. Двойная дверь распахивается настежь и, весьма гор-

¹ Интерн — врач или студент-медик, прикомандированный к лечебному учреждению для повышения квалификации. — Прим. ред.

дый своей ролью, я выхожу вперед... Этого зрелища мне не забыть никогда! Сорок три человека, наваленные друг на друга, словно растерзанные марионетки, лежали передо мной — все босиком и все в спасательных поясах. Наши усилия не привели ни к чему: нам не удалось вернуть к жизни ни одного. Ничтожный просчет, а в результате — сорок три трупа и семьдесят восемь сирот.

Мне кажется, что именно тогда я полностью осознал весь трагизм крушения на море и что именно этот случай зародил во мне идею, которая в дальнейшем привела к экспедиции на «Еретике» [L'Heretique].

Кораблекрушение! Для меня это слово стало синонимом тягчайших страданий человека, синонимом отчаяния, голода и жажды. Одна только Булонь теряет ежегодно в море от ста до ста пятидесяти своих граждан, а поздней я узнал, что на всем земном шаре в мирное время ежегодно погибает таким же образом около двухсот тысяч человек. Примерно одна четвертая часть этих жертв не идет ко дну одновременно с кораблем и высаживается в спасательные шлюпки и т. п. Но скоро и они умирают мучительной смертью.

Меня уже давно интересовал вопрос: как долго может противостоять человек всевозможным лишениям, каков предел выносливости человеческого организма? И я пришел к убеждению, что в отдельных случаях человек может перешагнуть через все нормы, обусловленные физиологией, и все-таки остаться в живых.

Длительное время я изучал материалы о заключенных, ссыльных и других группах населения, живущих впроголодь. Но чаще всего подобные теоретические изыскания заканчивались тем, что я сам себя спрашивал: «А к чему мне все это?» Потому что при моей необразованности или моем медицинском образовании — это одно и то же — знания оставались для меня мертвой буквой до тех пор, пока я не находил им практического применения.

Но вот к ряду подобных проблем прибавилась проблема потерпевших кораблекрушение. Особенность ее состояла в том,

что внешние факторы, вызывающие страдания человека, не зависят, как в случае с заключенными, от злой воли людей или, как в случае голода в Индии, от внезапной жестокой засухи, когда что-либо изменить невозможно. Наоборот! Потерпевший кораблекрушение попадает в естественную среду, разумеется, небезопасную, но в то же время чрезвычайно богатую всем, что необходимо для того, чтобы жить или по крайней мере выжить, добраться до суши или дождаться подхода помощи. Ведь в одном кубическом метре морской воды в двести раз больше питательных веществ, чем в кубическом метре земли!

Короче говоря, я думал о том, что хотя море и представляет для потерпевшего кораблекрушение вечную угрозу, оно не безжалостно, а главное — не бесплодно. Нужно только победить в себе страх перед морем и добыть себе из него пищу. В этой задаче не было ничего неразрешимого. Так я думал о среде, в которую попадает потерпевший кораблекрушение.

Что же касается организма человека, вынужденного бороться с морской стихией и одновременно черпать из нее жизненные силы, то я пришел к убеждению, что физиологи по большей части недооценивают значение разума и его влияние на тело. Я изучил наиболее известные случаи, когда люди выживали в самых отчаянных условиях. Влияние разума на весь организм доказано голодовками Ганди¹, полярными экспедициями Скотта²

¹ Ганди Мохандас Карамчанд (1869–1948) — один из лидеров индийского национально-освободительного движения, его идеолог. По образованию юрист. В 1893–1914 гг. жил в Южной Африке. В 1915 г. вернулся в Индию и вскоре возглавил партию Индийский национальный конгресс. Ганди непосредственно руководил борьбой за независимость. После завоевания Индией независимости (1947) и раздела ее на два государства (Индийский Союз и Пакистан), Ганди выступил против начавшихся индо-мусульманских погромов и был убит членом индуистской экстремистской организации. Прозван в народе Махатмой («Великой душой»).

² Скотт Роберт Фолкон (1868–1912) — английский исследователь Антарктиды. В 1901–1904 гг. руководитель экспедиции, открывшей п-ов Эдуарда VII. В 1911–1912 гг. — руководитель экспедиции, достигшей 18.01.1912 г. Южного полюса (на 33 дня позже Р. Амундсена). Погиб на обратном пути.

и Амундсена¹ и плаванием капитана Блай², которого взбунтовавшаяся команда бросила в открытом море на лодке с восьмидневным запасом воды и продовольствия: жажда мести помогла ему продержаться в море более сорока дней и выжить! Таким образом, здесь существовало явное недоразумение. Нельзя было утверждать: «В таких-то физических условиях можно выжить». Правильнее было бы говорить, пользуясь излюбленной математиками формулировкой, что «при прочих равных данных (а сюда входит влияние разума, под которым я подразумеваю мужество и надежду на жизнь) вполне возможно выжить, если существуют такие-то и такие-то физические условия».

Отправляясь от этого, я вернулся к статистике. Ежегодно пятьдесят тысяч человек погибают, уже находясь на спасательных судах. Неужели ничего нельзя сделать для их спасения? А если можно, то что?

Я принялся перечитывать легендарные рассказы о потерпевших кораблекрушение, но, судя по ним, всякая борьба казалась безнадежной, а всякая надежда бессмысленной.

2 июля 1816 года фрегат «Медуза» выбросился на песчаную отмель в 180 километрах от африканского побережья. Сто сорок девять человек — пассажиры, солдаты и несколько офице-

¹ Амундсен Руал (Amundsen Roald Engebret Gravning) (1872–1928) — норвежский полярный путешественник и исследователь. Первым прошел Северо-Западным проходом на судне «Йоа» от Гренландии к Аляске (1903–1906). Руководил экспедицией в Антарктику на судне «Фрам» (1910–1912). Первым достиг Южного полюса (14.12.1911). В 1918–1920 гг. прошел вдоль северных берегов Евразии на судне «Мод». В 1926 г. руководил первым перелетом через Северный полюс на дирижабле «Норвегия». Погиб в Баренцевом море во время поисков итальянской экспедиции У. Нобиле.

² Капитан Уильям Блай с командой на судне «Баунти» в 1787 г. отправились из Англии за саженцами хлебного дерева в Южные моря (Тихий океан). На судне произошел бунт, капитана с горсткой приверженцев высадили в шлюпку, и они проделали в Тихом океане очень трудный путь до ближайшей английской колонии. В дальнейшем У. Блай был губернатором колонии Новый Южный Уэльс в Австралии; умер в Англии в 1810 г. Мятежники же с судна «Баунти» основали колонию на о. Питкерн, которая существует до сего времени как закрытое подобие независимого государства.

ров — разместились на сооруженном наспех плоту, который буксировали шлюпки. При загадочных обстоятельствах буксирный канат оборвался, и плот понесло в открытый океан. На плоту было шесть бочонков вина и две бочки пресной воды. Плот был найден всего через двенадцать дней, но в живых на нем осталось только пятнадцать человек. Десять из них были при смерти и умерли сразу после того, как их взяли на борт.

14 апреля 1912 года трансатлантический пассажирский пароход «Титаник» столкнулся с айсбергом. Через несколько часов «Титаник» затонул. Первые суда подошли к месту катастрофы всего через три часа после того, как пароход исчез под водой, но в спасательных шлюпках уже было немало мертвцевов и сошедших с ума. Знаменательно, что среди тех, кто поплатился безумием за свой панический страх или смертью за безумие, не было ни одного ребенка младше десяти лет. Эти дети находились в уже достаточно разумном возрасте.

Подобные примеры подкрепили мое интуитивное убеждение, что моральный фактор играет решающую роль. Статистические данные, утверждающие, что 90% жертв погибает в течение первых трех дней, следующих за кораблекрушением, сразу стали удивительно понятными. Ведь для того, чтобы умереть от голода или жажды, потребовалось бы гораздо больше времени!

Когда корабль тонет, человеку кажется, что вместе с его кораблем идет ко дну весь мир; когда две доски пола уходят у него из-под ног, одновременно с ними уходит все его мужество и весь его разум. И даже если он найдет в этот миг спасательную шлюпку, он еще не спасен. Потому что он замирает в ней без движения, сраженный обрушившимся на него несчастьем. Потому что он уже больше не живет. Окутанный ночной тьмой, влекомый течением и ветром, трепещущий перед бездной, боящийся и шума и тишины, он за каких-нибудь три дня окончательно превращается в мертвца.

Жертвы легендарных кораблекрушений, погибшие преждевременно, я знаю: вас убило не море, вас убил не голод, вас

убила не жажда! Раскачиваясь на волнах под жалобные крики чаек, вы умерли от страха.

Итак, для меня стало совершенно очевидным, что множество потерпевших кораблекрушение гибнет задолго до того, как физические или физиологические условия, в которых они оказываются, становятся действительно смертельными.

Как же бороться с отчаянием, которое убивает вернее и быстрее любых физических лишений?

Подготовка

*Когда дело идет о спасении человека,
лучше прямо говорить всю правду.*

Конец сентября 1951 года. Жан ван Хемсберген, один из моих соперников по заплыву через Ла-Манш, звонит мне и предлагает совершить морскую прогулку. Он хочет испытать новый тип спасательного судна. Сразу же после дежурства в госпитале я отправляюсь на берег, и там он показывает мне резиновую надувную лодку, такую же, какой будет потом «Еретик», только поменьше. Кормовая часть этой подковообразной лодки замкнута доской.

В четыре часа пополудни мы пускаемся в испытательное плавание с подвесным мотором. Погода стоит превосходная.

— А что, если мы отправимся в Фолкстон? — предлагает мой друг. Я соглашаюсь. Мы ложимся на курс северо-северо-запад и плывем к маяку Южного Фуланда, проблески которого через регулярные промежутки времени указывают нам направление в наступившей темноте. К ночи поднимается ветер, море разгуливается. «Хичхайкер»¹ — так называется наша лодка — ведет себя восхитительно, и в 23 часа мы входим в английский порт. У меня нет паспорта, однако англичане во всем идут мне навстречу.

¹ Хичхайкер (англ.) — человек, путешествующий автостопом. — Прим. пер.

Тем временем погода окончательно испортилась и начался настоящий шторм, столь обычный для Северного моря. Несмотря на все доверие, которое мы питаем теперь к нашему суденышку, мы решаем отложить возвращение, пока не наступит затишье. В понедельник мы думали было выйти в море, но это оказалось чистейшим безумием. Приходится ждать.

Между тем погода не улучшалась. В госпитале, должно быть, начали всерьез беспокоиться за меня. Правда, я послал туда телеграмму, но все равно мне необходимо вернуться и приступить к работе, потому что мои дежурства окончатся только 1 октября.

Наконец, во вторник, в 9 часов утра, несмотря на все уговоры друзей, мы покидаем фолкстонский порт. Море свирепствует по-прежнему. Выйти из порта настолько трудно, что мы начинаем колебаться. Однако возможность провести интересный опыт слишком соблазнительна. В самом деле, разве для кораблекрушения выбирают подходящую погоду? И разве в трех случаях из четырех терпящим бедствие не приходится плыть на утлых суденышках именно по такому вот бушующему морю?

Мы плывем, зарываясь носом в волны, и ждем, что мотор вот-вот захлебнется. Но нет, пока все великолепно. «Хичхайкер» идет своим курсом в полном одиночестве. Па-де-Кале, этот столь оживленный в обычное время морской перекресток, сегодня пуст. Много раз море готово было нас поглотить, но в 18 часов мы благополучно пристаем к берегу близ Виссана. Опыт удался!

На берегу нас ожидал человек, который в дальнейшем сделался моим меценатом. Это был известный специалист спасательной службы, голландец с открытым и честным взглядом, ростом в 1 метр 80 сантиметров, весом в 152 килограмма. Он обладал огромной силой убеждения и был очень набожным человеком. Во всяком случае, такое впечатление он произвел на меня при первом знакомстве.

В тот день мы разговорились и были одинаково увлечены одной и той же идеей. Тут же он предложил мне стипендию, которая позволила бы мне провести лабораторные исследования, необходимые для подкрепления моей тогда еще только за-

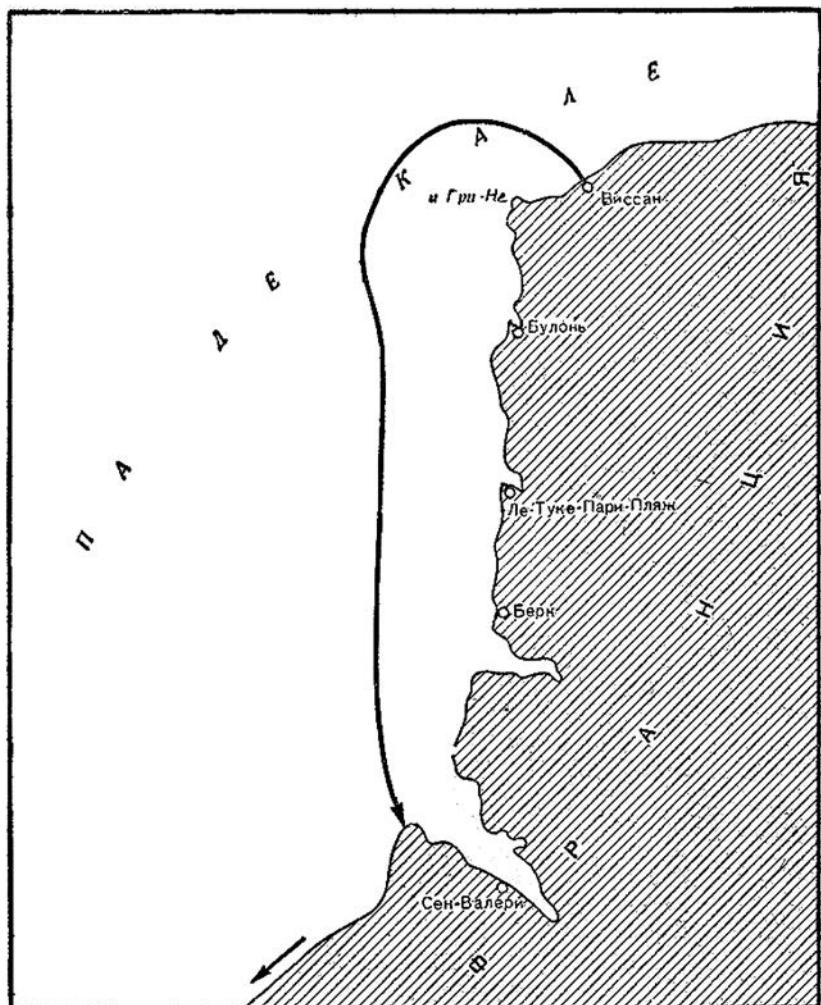
рождавшейся теории о возможности сохранения жизни потерпевших кораблекрушение. Я должен был научно обосновать возможность найти все необходимое в океане, а затем мы отправимся в троем в море, чтобы на собственном опыте доказать свою правоту. Ибо только человеческий пример может излечить от отчаяния всех, кому, может быть, придется стать жертвами кораблекрушений.

Мне предстояло установить маршрут экспедиции. Всю материальную сторону дела наш меценат взял на себя. Мы решили, что нашим научно-исследовательским центром будет Океанографический музей в Монако. Отплытие было назначено на конец года.

Однако внезапный случай ускорил ход событий, и я приступил к своим опытам в качестве человека, который, подобно всем остальным, потерпел кораблекрушение помимо собственной воли.

* * *

Прежде чем отправиться в Монако, ван Хемсберген и я должны были побывать в Англии, чтобы присутствовать на свадьбе одной нашей близкой знакомой. Но в среду, 3 октября, когда мы вышли на нашей надувной лодке из Виссана, чтобы испытать новый подвесной мотор, этот мотор заглох в трех милях к северо-северо-западу от мыса Гри-Не, и мы начали дрейфовать. Так как мы рассчитывали провести только короткое испытание, у нас не оказалось с собой ни паруса, ни весел. Постоянный северо-северо-восточный ветер понес нас, и так мы плыли два дня и три ночи, не имея возможности приблизиться к земле. Берега Франции скрылись из глаз, но, поскольку от устья Соммы линия побережья выдается в море на запад, мы особенно не волновались. Даже не видя берега, мы знали, что плывем параллельно земле и в конце концов причалим где-нибудь между Сен-Валери и Дьеплом. И вот в пятницу около 9 часов мы увидели траулер «Нотр-Дам-дю-Клержэ» и направились к нему, подняв вместо паруса чехол нашей надувной



лодки: из больших затруднений обычно выпутываешься с помощью самых простых средств.

Этот урок не прошел для нас даром. В течение двух дней ван Хемсберген не пил ничего. Я же, наоборот, чтобы умерить жажду, пил понемногу морскую воду, зная, что в малых дозах она не принесет мне ни малейшего вреда. Что же касается еды, то у нас не было ничего, кроме фунта масла, которое случайно оказалось в лодке и от которого только еще больше хотелось пить.

Едва поднявшись на борт траулера, мой товарищ осушает целый кувшин воды. Полагая, что я также хочу пить, я пытаюсь последовать его примеру, но уже после второго глотка останавливаюсь, потому что, в сущности, не испытываю жажды. Мне это просто показалось. Благодаря морской воде, которую я пил, в организме достаточно влаги, и вода мне не нужна. Любопытно только лишний раз отметить, насколько сильно влияние психики на организм! Иной раз разум заставляет тело стремиться к тому, в чем оно, в сущности, совсем не нуждается.

Через три дня после этого я прочел в одной газете: «Ален Бомбар умер голодной смертью! Труп найден близ Сен-Валерия». Обо мне уже начали сочинять романтические истории! В действительности же два человека, которые, едва ступив на берег, бросились на аэродром, чтобы захватить самолет, отлетающий на Тукэ, и поспеть в Англию к свадьбе, меньше всего походили на трупы. Но тут в дело ввязалась береговая охрана, и началось первое действие фарса, который я окрестил комической интермедией. Этот фарс с самыми неожиданными эпизодами разыгрывался и в дальнейшем в продолжение всего моего плавания.

Итак, комическая интермедия.

Первое действие происходит в бюро, заставленном столами. На столах — горы бумаг. За одним из столов сидит морской офицер с пятью большими нашивками и орет во всю глотку. Я сижу перед ним словно школьник, который провинился, но не желает признавать свою вину.

— Известно ли вам, что вы подлежите суду Морского трибунала? Вы вышли из территориальных вод, не имея на то разрешения!

— Но ведь для мелких судов это не обязательно...
— Не обязательно! Но такие суда называются «пляжными», и нигде не сказано, что они могут выходить из территориальных вод!

— Но разве им запрещается плавать в открытом море?
— Этого тоже нигде не сказано!
— В таком случае...

Но офицер перебивает меня:

— Все равно, такие фокусы вам даром не пройдут! Я этого не допущу!

— Но ведь я был только пассажиром, и в лодке находился ее владелец! Это вы знаете?

— Я не желаю вам отвечать! О моем решении вам сообщат позднее!

На этом мы расстаемся, так ни до чего и не договорившись. Но судьба улыбнулась мне, как это случалось еще не раз во время подобных же комических интермедий. В приемной я сталкиваюсь с офицером в таком же чине, однако на сей раз это настоящий моряк, капитан Мопэу. Он раскрывает мне объятия и говорит:

— Поздравляю тебя, дорогой мой!

Научная подготовка

19 октября я прибыл в Монако и отправился в Океанографический музей с просьбой включить меня в число исследователей, располагающих своей лабораторией.

Меня принял заместитель директора господин Беллок, который позднее следил за моими опытами с неослабевающим интересом и всегда относился ко мне по-дружески. Благодаря ему мне в тот же день были созданы все условия для изысканий, и я сразу принялся за работу.

Прежде чем рассказывать о ней, необходимо кратко подытожить все, что было известно относительно кораблекрушений к тому моменту, когда я приступил к своим опытам. А также то, что считалось известным.

Есть два основных вида кораблекрушений: кораблекрушение береговое (вблизи земли) и кораблекрушение в открытом море. Из двухсот тысяч ежегодных жертв морских катастроф немногим более половины погибает у самых берегов. Спасением этих людей занимаются самоотверженные спасатели из Общества помощи утопающим. В открытом море дело обстоит совсем по-другому.

Если пятьдесят тысяч человек тонет ежегодно тотчас же после катастрофы, то что происходит с остальными пятьюдесятью тысячами жертв, которым удается попасть в спасательные лодки? В этом случае также возможны два исхода.

Я разделяю суда на два типа. Суда первого типа держат постоянную связь с землей; их радио не умолкает в продол-

жение всего рейса. К таким судам относятся пассажирские пароходы и крупные военные корабли. Если они идут ко дну, весь мир тотчас же узнает, в каком месте произошла катастрофа. Это место указывается с точностью до нескольких миль, и поэтому помочь приходит к ним очень быстро. Так, например, было с «Титаником». В подобных случаях достаточно, как говорят, «поддержать дух» потерпевших кораблекрушение, чтобы они спокойно ожидали подхода спасательных судов. Им нет надобности заботиться о пище и воде в течение длительного срока.

Но, кроме того, существует другой тип судов, которые держат с землей лишь периодическую радиосвязь, причем перерывы между передачами довольно значительны — 6, 12, а то и все 24 часа. После того как их радиосигнал был принят в последний раз, такие суда проплывают значительные расстояния, и в случае катастрофы никто не знает, где именно она произошла. Поэтому найти шлюпки с оставшимися в живых невозможно. Так бывает со всеми судами, которые обычно называются «бродягами»: с большими траулерами, крупными грузовыми пароходами и всякими рыбачьими судами. Своим опытом я хотел оказать реальную помощь потерпевшим кораблекрушение именно на таких судах.

Что предпринимается для их спасения сейчас? Я был совершенно убит, когда узнал, что таких людей заранее считают погибшими. Самое большое, что для них делают — и то лишь в особо благоприятных случаях, — это организуют десятидневные поиски, которые практически ничего не дают, так как на море не остается следов. По истечении десяти дней поиски в соответствии с какими-то «нормами» нашей цивилизации прекращаются. Полагают, что, проведя десять дней в открытом море, никто из потерпевших кораблекрушение все равно не останется в живых и искать их дальше совершенно бессмысленно. Подобная точка зрения обосновывается тем, что ни человек, ни снаряжение в данных условиях якобы не могут выдержать дольше.

Конец ознакомительного фрагмента.

Приобрести книгу можно

в интернет-магазине

«Электронный универс»

e-Univers.ru