

Хэл Рос

Как пройти вокруг света на яхте

(Перевод Аркадия Полякевича)

1. Наслаждение и свобода

Эта книга для тех, кто мечтает пересечь на небольшой яхте океаны, кто надеется проделать значительные морские переходы, и тех, кто планирует жить на яхте продолжительное время. Другими словами, эта книга для людей, которые хотят стать просоленными яхтсменами с многими тысячами миль за плечами и поменять родное безопасное близкое на неизвестное далекое.

Маргарет и я прожили славную более чем 35-летнюю жизнь под парусом. Мы пересекли все океаны и побывали в тысячах заграничных портах и на якорных стоянках. И все же, нам кажется, что только вчера мы решили ходить под парусом и зарабатывать на жизнь книгами и фотографиями, живя на борту 35-футовой яхты.

Наши знакомые-бизнесмены заработали гораздо больше денег, но их богатство никогда не сможет купить то удовлетворение, которое принес нам наш опыт, то наслаждение, которое мы получили, приобретая новых друзей в далеких краях. Я думаю о всех тех закатах, которые мы видели находясь в открытом море, и меня наполняет радость от той небольшой коллекции книжек, которые я написал о наших путешествиях.

В наш первый переход мы прошли через Тихий океан от Калифорнии до Таити, Самоа, острова Гильберта и четыре основных острова Японии. Потом Алеутские острова, юго-восточная Аляска, канадские острова королевы Шарлотты и вернулись обратно в Калифорнию. Другой раз мы отправились на Галапагоские острова недалеко от побережья Эквадора. Потом мы зашли в Перу, через Магеланский пролив в Тиерра де Фуего и обогнули мыс Горн. И наконец, Буэнос Айрес, Уругвай, дюжина мест в Бразилии, остановка на Бермудах и дальше к острову Нантукет.

В восьмидесятих годах мы совершили еще один замечательный вояж от Мейн до Кариб и через Панамский канал во Французскую Полинезию. Мы провели месяц на Архипелаге Туамоту, 72 выликолепных поросших пальмами клочка коралла и песка, чуть выше уровня моря, где люди наполовину рыбы, наполовину человеки из-за того, что живут очень близко к воде. Мы продолжили наше путешествие к Мануату в западной части Тихого океана. Это место, где взъерошенные Меланезийские мужчины одеты в набедренные повязки, но говорят на четырех языках и разбираются в мировой политике лучше меня.

Уплывая дальше на запад, мы скользили мимо бескрайних ржаво-красных пустынь вдоль побережья Северной Австралии. Мы остановились на острове Четверга и суматошном Дарвине, где мы встретились с аборигенами и австралийцами. Два месяца спустя, в шелковом Индийском океане мы прокрались мимо цепочки островов Индонезии. Мы объездили на автобусах милый Бали, оазис зеленых холмов и очень дружелюбных людей, где водитель автобуса мог остановиться и молиться у придорожного «алтаря» в течении нескольких минут, в то время как пассажиры сидели и спокойно ждали на своих местах. Маргарет и я

остановились на крохотном островке Килин-Кокос в середине Индийского океана. Потом направились к тропическим Сейшельским островам недалеко от побережья восточной Африки, затем в Самали и Йемен. Это было наше первое знакомство с арабским миром.

Наше продвижение на север по Красному морю было тяжелым, жарким и пыльным. Мы остановились в порте Судан, чтобы заправиться пресной водой, и через 10 дней прошли через Суэцкий канал в Средиземное море.

Отдыхали на Кипре всю мягкую зиму и следующее лето провели по месяцу, плавая вдоль побережий Турции, Греции, Италии и Испании. Наконец, мы пересекли Атлантику и дошли до островов Мартиник в Карибском море, потом взяли курс на север в сторону Мейн. Так мы полностью обогнули земной шар на нашей маленькой яхте «Шепоток».

Я все время хотел попробовать плавать в одиночку, испытать себя, проверить свои навыки. В 1986-87 годах я совершил кругосветный переход, двигаясь в восточном направлении через Южный океан в гонке одиночников, называвшейся «В одиночку на яхте вокруг света - БОС Челенж». Первый этап я прошел на 50-футовой яхте без двигателя от Ньюпорта, Роуд Айленд, до Кейптауна в Южной Африке. Затем обогнул мыс Доброй Надежды и пересек Южный океан до Сиднея в Австралии. Затем мимо Новой Зеландии и снова через Южный океан до мыса Горн, затем снова Атлантика, на север до Рио-де-Жанейро, через экватор и назад в Соединенные Штаты. Маргарет была моей береговой командой поддержки и встречала меня на каждой из моих трех остановок. Я повторил этот же маршрут в 1990-91 и снова Маргарет была моим береговым помощником.

В 1995 году мы опять были на борту 35-футовой яхты – размер, который нам нравился больше. Мы проплыли от залива Чиспик до Гибралтара и потом в северо-западную Турцию, чтобы там повторить маршруты Одиссея.

Помимо этих 6 основных переходов Маргарет и я совершили еще дюжины коротких: от Калифорнии до Британской Колумбии, от Мейна до Роуд Айленда, от Мейна до Мерилленда, потом до канадского мыса у острова Бретон на восточной оконечности Новой Шотландии. Мы дважды обошли вокруг острова Новая Земля и в 2001 году мы совершили длинный переход на север вдоль побережья Лабрадор среди гиганских айсбергов, которые плыли в сторону Гренландии.

В течении всех наших лет под парусом мы постоянно находились на яхте, зимой и летом, и мы посетили уголки планеты, недоступные для многих туристов. Мы испытали моменты небывалого удовольствия и смертельного ужаса. Мы плыли, подгоняемые нежными пассатами в течении месяца, но были и моменты, когда приходилось бороться с сильным встречным ветром. Однажды нас выбросило на берег в сильный шторм; в другой раз мы налетели на коралловый риф из-за неточности в новой карте. Но плохих моментов было мало, а хороших множество.

Я вспоминаю наши удивительные якорные стоянки среди неземных скал в тропических лагунах, прелестные рыбацкие деревушки вдоль юговосточного побережья Японии, сногшибающие ароматы елей и пихт в заливах южной Аляски, розовых фламинго, пролетающие над головой в южной части Перу, желтых и зеленых попугаев, болтающих в тропических джунглях Бразилии неподалеку от

яхты, леденящую необозримость заиндивевших голубых ледников, поднимавшихся над нами в канале Бигл в южной части Чили; знаменитую деревушку Бонифацио, спрятавшуюся среди утесов южной Корсики в Средиземноморье.

Моя память превратилась в калейдоскоп цветов, расплывчатых пейзажей, штормов и штилей, замены парусов и бросании якоря. Мои уши наполнены бульканьем странных языков, звуками моря ночью и гудками судов в далеких портах. Я слышу звуки в верхнем регистре – это муэцин, созывающий верующих на молитву пять раз в день в прибрежных больших и маленьких городах в Тунисе, Турции и Йемене.

Я чувствую острый неприятный запах сушеной копры (мякоть кокосового ореха – прим. пер.) в тропиках. Я поворачиваю голову: чтобы вдохнуть полный йода воздух во время отлива на дальнем севере. Я думаю о дельфинах, ныряющих вдоль курса яхты по ночам; буби (boobies), ныряющие в океан за рыбой, или фрегатах, кружащих так высоко, что их едва видно, о дюжинах китов недалеко от порта Святого Антония на Новой Земле, прыгающих и извергающих фонтаны воды. Я думаю о приятных продолжительных застольях с новыми друзьями; веселые походы за продуктами на странные базары с не менее странными деньгами. Все это составит неотъемлемую часть счастливой жизни на море.

Часть волшебства путешествия на яхте – это сами переходы. Правда, когда я рассказываю людям о времени, проведенном в море вдали от берегов в течении недель или даже месяца или двух, они не могут удержаться: чтобы не спросить: «Как же вы коротаете время? Неужели вам не одиноко? Что происходит в течении дня? Как вы с этим справляетесь?»

Я переношу долгие переходы очень хорошо, потому что я люблю ходить под парусом. Я провожу многие часы в кокпите, либо на трапе, ведущем из кокпита в каюту, наблюдая как яхта скользит по воде. Она движется без напряжения, тихо, день за днем, в то время как вода мурлычит вдоль борта яхты, а невидимый ветер и белые паруса ведут яхту вперед.

Все это очень легко и просто. Я приветствую умиротворенность и простоту.

Ходить под парусом – моя мечта, моя цель, все, что я хотел, и я в тайне мечтаю, чтобы это путешествие никогда не кончалось.

Солнце встает утром, поднимается высоко в полдень и опускается в синеву горизонта вечером. Дни проходят быстро и я должен посмотреть в судовой журнал, чтобы определить вторник сегодня или пятница. Мы едим. Мы спим. Мы чиним поломки. Мы читаем. Мы берем рифы и убираем рифы. Мы штиляем. Мы боримся со штормами. Мы смотрим вокруг, чтобы не столкнуться с судами. Мы прикладываем усилия, чтобы яхта шла день и ночь.

Я задумывал эту книжку как техническое пособие, но я уже отклоняюсь от своей задумки. Вы видите, что я неисправимый романтик. Кто еще кроме меня бы путешествовал со скоростью улитки в век реактивных самолетов?

Каное из березовой коры американских индейцев и скрипящий вагончик, запряженный шестью лошадьми 150-летней давности – это из другой эпохи. Маленькая яхточка тоже безнадежно устарела. Это медленные посудины, часто неудобные до невозможности, которые трудно построить и дорого содержать. Несмотря на это, популярность путешествий под парусом с каждым годом растет с

удивительной быстротой. Чем же это можно объяснить? Следуя любой рациональной логике, парусное судно должно быть превращено в музейный экспонат, как редкая исчезающая птица. Вы можете представить себе три-четыре недели плавания от Бостона до Гибралтара, когда самолет доставит вас туда через несколько часов и обойдется вам намного дешевле?

Жизнь под парусом, особенно на вашей собственной яхте, очень привлекательна, потому что проста и полна нескончаемых испытаний. Ваше существование возвращается к первичным принципам. Одним взмахом вы стираете 90 процентов бессмысленности современной жизни. Вы путешествуете неспеша, так, как нравится вам. Никакое другое времяпровождение, может только за исключением скалолазания, не приносит такой независимости и в тоже время ответственности за свои действия.

Вы сами готовите себе еду на борту яхты. Вы сами ставите паруса и настраиваете их. Вы сами выбираете себе маршрут. Вы в ответе за прокладку курса. Вы сами находите себе якорные стоянки. Вы в ответе за поддержание яхты в походном состоянии. Если вы попадете в трудное положение, то, как правило, это никто иной как вы сами, кто должен из него выбраться. Решение собственных проблем, ремонт оборудования и забота о самом себе приносят огромное удовлетворение и позволяют почувствовать себя независимым, уверенным и полным самоуважения.

Мой друг, впоследствии осевший на Гавайях, Боб Грифис, говорил о «наслаждении и свободе» как неотъемлемой части плавания на яхте. Какое замечательное выражение: наслаждение и свобода.

Однако прежде чем мы загнипотезируем себя этими словами, нам нужно опуститься на землю и посмотреть на вещи реально. Послушайте этот мудрый совет Гая Коула:

...на каждого, обрученного с мореплаванием, приходится тысяча других, мечтающих об этом. Проблема многих этих мечтателей в том, что они проецируют себя из мира, который не приносит им никакого удовлетворения, в мир, который они считают абсолютно желанным, без учета шагов, которые необходимо проделать между этими двумя мирами. В этом состоит личная трагедия многих. Виновниками этой трагедии можно непосредственно назвать людей, которые пишут книги о дальних походах на яхтах. В их книгах все выглядит фатально просто. «Шторм усилился до 8 баллов и мы взяли пару рифов на гроте...» В нетерпении читатель перелистывает страницы, чтобы увидеть что же случится дальше. В этом беспечном предложении однако скрыто полчаса упорной борьбы с несгибаемой парусиной в темноте дождевого шквала, будучи брошенным с борта на борт маленькой яхты, кувыркающейся на океанской волне.

Еще хуже те, которые пишут книги, рассказывающие как они просто купили яхту и отправились в плавание – все – без каких-либо знаний и навыков навигации и чего бы то ни было еще. Да, такие случаи известны. Никто не отрицает. Но чтобы выжить в течении продолжительного периода времени, требуемого для приобретения необходимых знаний для продолжения плавания, эти люди должны были быть чрезвычайно везучими. И, конечно, нам ничего не говорят о тех, кто потерпел поражение из-за неопытности.

Хождения под парусом в сотни раз сложнее, чем просто приобретение подходящей яхты. Мы знаем это, потому что все яхт-клубы и гавани в мире пестрят частными суденышками, большинство из которых вообще никуда не ходят. В мире десятки тысяч владельцев яхт, и только очень немного настоящих яхтсменов. Внимательно вчитайся в эту фразу: множество владельцев и очень немного яхтсменов. А вы должны быть яхтсменом, если вы собираетесь отправиться в плавание через океан. Вам потребуется его сноровка, способность ремонтировать оборудование, желание взяться и сделать!

Наибольшее число ветеранов дальних плаваний на небольших яхтах – это люди смелые и сильные духом, подпадающие под классификацию неугомонных искателей приключений, которые всегда смотрят за горизонт и не боятся испытать что-то новое. У этих кулибиных обычно отсутствуют дипломы престижных университетов, но все они прошли хорошую школу и многое узнали о море, уходе за своими судами и самодисциплине.

Чтобы познать азы парусного спорта, вам нужно поступить в специальную школу на несколько недель. Вы выйдете в море на шлюпке или маленькой яхточке, где вас научат основам управления парусом, поворотам, швартовке, маневрированию в ограниченном водном пространстве и следованию инструкциям по безопасности. После этого вам потребуется отработать все усвоенное на практике, например, в качестве члена экипажа на яхте вашего друга.

В начале вы будете просто юнгой, но постепенно вы освоитесь. Каждый раз выходя на новой яхте, вы узнаете что-то новое, потому что у каждого капитана свой стиль. Вам нужно практиковаться в штопанье парусов, узнать побольше о якорях и вооружении яхты, освоить азы зачистки и покраски, починки мелких поломок, потому что жизнь под парусом – это нескончаемая вереница ухода за яхтой, модернизации оборудования, серьезных и не очень, ремонтов.

Совершенное владение астронавигацией требует отдельных занятий и практики, хотя загадки секстана и связанных с ним вычислений явно преувеличены.

Я знаю, что спутниковая навигация (GPS) гораздо проще и позволяет более точно определить свое местоположение, чем секстан. Я пользуюсь GPS все время и это очень удобно. Однако я уверен, что вам следует уметь обращаться с секстаном тоже. Предположим, что ваш GPS (включая запасной) перестал работать, проблема с батарейкой или сама спутниковая система вышла из строя. Что тогда? По крайней мере, возьмите с собой секстан, брошюру с инструкцией по его применению, портативный коротковолновый радиоприемник (для получения сигналов точного времени) и последний выпуск морского альманаха.

Навигация по звездам очень увлекательное занятие и вы получите истинное удовольствие, определяя свое местоположение путем измерения угла между горизонтом и направлением на солнце, луну, звезды и планеты. Измеряя звездные углы, вы скоро научитесь определять некоторые созвездия; это большая радость находить свой путь по ночному небу, в котором кто-то проколол дырочки, излучающие белый свет. Все, конечно же, знают, что звезды - это не звезды, а крохотные отверстия в рай.

Вы должны набраться терпения, изучая искусство хождения под парусом, у которого свои порядки и законы, диаграммы успеха, которые были веками

отполированы многими поколениями. Даже свой лексикон, потому что яхтсмены должны уметь описать каждую часть судна и каждый маневр с безошибочной точностью.

У вас получится освоить азы достаточно быстро, но пол жизни вряд ли достаточно, чтобы довести свои навыки до совершенства. Хороший яхтсмен всегда учится и задает вопросы, если что-то непонятно. К счастью, люди, которые путешествуют по морю, как правило, вполне образованные и часто даже пишут книги. Поэтому накопилось огромное количество публикаций. Их можно разделить на три основных категории:

1. Техническая литература, где показано как вязать морские узлы, определять птиц, корректировать компас, жарить осетра или наполнять смыслом изображение на экране радара.

2. Путеводители – обычно с картами и зарисовками – которые расскажут вам об острове Ванкувер или о побережье Португалии, или где встать на якорь в Турции или на островах Кайкос.

3. Описание путешествий. Воспоминания радости, триумфов, сердечных приступов и бедствий яхтсменов на небольших яхтах. Существует сотни книжек в этой категории – есть просто великолепные, есть так себе и есть абсолютно бездарные.

Вы можете ускорить ваш процесс обучения, читая выборочно, но несмотря на несомненную пользу и удовольствие от книжек, вы должны все опробовать на деле. Вы не станете настоящим моряком, прочитав хоть все книжки. Нужна практика. Протрите глаза в 2 часа утра и за дело!

Возраст – не преграда. Мой дорогой друг, Колин Даррох, осуществил свою мечту одиночного плавания от Сан-Франциско до Гавайских островов и обратно, года ему было 68 лет. Француз Жан Дево совершил кругосветное плавание, когда ему было 69 лет. Я читал о частых случаях яхтсменов, которые сделали остановку в самом разгаре их морских приключений, «чтобы отметить свое 75-летие» или «пометить в судовом журнале, что сегодня ему исполнилось 79 лет».

На другом конце спектра Робин Ли Грехем, который начал свою кругосветное плавание, когда ему было 16. Относительно недавно отважная 21-летняя девушка по имени Таня Айби завершила свое кругосветное плавание, в которое она отправилась когда ей было всего 18.

В 1895-98 Жошуа Слокам проплыл вокруг света на всем известном Спрее. Хэрри Пиджен в возрасте 51 год отправился в кругосветку на Айлендер в 1921 году и завершил ее в 1926. Спрей был 36 футов и 9 дюймов длиной, Айлендер – 34. Обе яхты были домашней постройки, и оба мужчины были простые просоленные моряки, а история их дерзких переходов, кажется, останется навечно в нашей памяти. Задумайся на минуту о том, в какое бы удивление повергли Слокама и Пиджена сегодняшние крейсерские яхты! Эти пионеры маленьких деревянных суденышек пришли бы в полный восторг от пластиковых корпусов, алюминиевых мачт или углеродистых трубок, сверхпрочных парусов, сотканых из химических волокон, двигателей, которые работают на солярке, переработанной нефти, добытой из под земли, устройств, названных радио, которые позволяют

переговариваться на расстоянии и навигационных систем, которые используют загадочные сигналы, посылаемые мини-лунами.

Слокам и Пиджен просто бы замотали своими головами в неверии.

Два капитана вооружили свои суда по типу гафельных ялов и вручную сшили свои паруса из хлопка. Оба судна имели большую площадь паруса для их размера и могли плыть сами по себе, не требуя рулевого за счет регулировки парусов (обычно небольшого мизань паруса). Обе яхты не имели двигателя и обе было легко положить на берег для чистки дна, обе были построены за очень небольшие деньги и несмотря на это, совершили выдающиеся океанские переходы.

Недавно я посетил небольшой музей на набережной в Сан Педро, Калифорния, в котором сохранились воспоминания об Айлендере. Я видел зерномолку и секстан, которые Херри Пиджен возил с собой во время своего путешествия вокруг света три поколения назад. Я думал о Херри, мелющем сухую кукурузу и пшеницу в муку, хлеб из которой он пек на своей печке, работающей на дровах. Я мог представить его, пользующегося секстаном для измерения угла солнца утром и в обед. Я также вспомнил радость и удовлетворение, полученные от прочтения его книги.

Эти два моряка и их парусники прошлого подчеркивают удивительную простоту, которую возможно воплотить в крейсерских яхтах. Конечно, сегодня мы используем современные материалы (пластик, эпоксидные смолы, шурупы из нержавеющей стали, стекло и углеродистые волокна, полиуретановые краски) для постройки и отделки наших яхт. Однако, в оснастке и исполнении Слокам и Пиджен могут нас многому научить. Их ключевое слово – простота.

Снова и снова Маргарет и я подтверждаю уроки, которые мы получили от ранних мореплавателей: яхта должна быть легка в управлении, должна хорошо идти под парусом и быть устойчива на курсе. Яхта должна иметь большую парусность для плавания в штиль и вы должны ее легко уменьшить, когда задует посильнее. Процедура установки спинакера или стакселя на оттяжку должна быть быстрой и простой. Яхта должна иметь достаточную осадку (например, 6 футов при 35-футовой длине), помогающую плыть против ветра. Автопилот – очень важная вещь на яхте.

Внутри яхта должна иметь удобные спальные места для каждого члена экипажа, маленький камбуз, где кок может готовить еду в безопасности и стол (с комфортным креслом для навигатора) достаточно большой, чтобы на нем можно было развернуть карту. Те, кто предпочитают дальние плавания, должны иметь печку для обогрева каюты и уменьшения влажности и иметь запас воды и продовольствия на два месяца или больше.

Сегодня небольшой двигатель достаточно удобен при постановке на якорь, при входе в сложный лабиринт яхт-клуба или для выработки электроэнергии. Электроэнергия безусловно необходима для работы GPS, освещения и навигационных огней, но следует отметить, что вполне можно обходиться и несколькими амперами от одной или двух солнечных батарей.

Нам не нужны большая кровать, двигатели с турбонадувом или вспомогательные электростанции, большие топливные баки, стиралки и сушилки, и тенты над кокпитом.

Неужели сто лет после Слокама в этом новом столетии мы попались на удочку, пытаясь превратить наши широкие крейсерские яхты в коттеджи на набережной? Нужны ли нам коврики с начесом, обшитые кресла, микроволновые печки, устройства по производству льда, телевизоры и изысканная посуда как в ресторане с цветочными вазами и винными бокалами на высокой ножке?

Некоторые из перечисленных вещей могут быть использованы во время якорной стоянки или во время стоянки в яхт-клубе, но в море они совершенно бесполезны. Мне довелось побывать в моторном отсеке 50-футовой крейсерской яхты, который напомнил мне моторный отсек дизельной подводной лодки. Кондиционер может быть и неплох иногда, но зачем тратиться на оборудование и топливо, когда можно просто пойти туда, где дует ветерок и открыть люки?

Очевидно, что многие яхтостроители никогда не ходили на яхтах сами – это видно по их экспонатам. Их интересует не хождение под парусом, а продажа определенного количества яхт в месяц. Маркетологи знают, что голос женщины может быть решающим в выборе яхты, поэтому дизайнеры теперь уделяют большее внимание стильной отделке салона, чем осадке яхты для успешного хождения против ветра. Продавец будет с большим энтузиазмом обсуждать холодильник, чем якоря. В спецификации яхтостроителя на одну 33-футовую яхту значится бак для пресной воды на 20 галлонов. Также предлагается «горячая вода, душ и система подачи воды под давлением» за дополнительные \$1,117. На сколько по-вашему хватит этого 20-галлонового бака с водой?

Несмотря на это, продавцы утверждают о готовности яхты к кругосветному плаванию на том же дыхании, на котором они обсуждают финансирование яхты. Возможно, что правда кроется в желтых электрических шнурах, которые никогда не будут выдернуты из розетки на пристани и эти яхты так никогда и не увидят мир. Поэтому коттедж с видом на море – более правдоподобная фантазия.

Надеюсь, что я неправ.

Натянутые отношения между владельцами моно корпусов и ката-, три-маранами действуют отгалкивающе. Мы не должны забывать, что мы все яхтсмены и можем учиться друг у друга. Даже самый заядлый поклонник монокорпусов, как правило, приходит в восторг, глядя на ускорение и скорость мультикорпусов. Плюс их способность лечь на брег. Согласен, что переворот катамарана ужасает невозможностью вернуть его в исходное состояние, но вместо бесконечной и бессмысленной критики со стороны владельцев монокорпусов, все мы должны заинтересовать судостроителей искать новые способы возвращения перевернутого катамарана на ровный киль. Эта проблема первой необходимости. Безусловно, если такие люди как Дик Ньюик могут разработать высокоскоростные тримараны вроде Три Чирс, Галвстример и Вал, от которых трудно отвести глаз, то эти же люди должны изобрести и систему самовосстановления тримарана из перевернутого состояния. Они просто обязаны это сделать.

И наконец, должны ли все яхты выглядеть одинаково? Существует удивительное разнообразие корпусов и вооружений. Пятьсот лет традиционных дизайнов открывают огромные возможности для выбора. У нас есть гафельный кеч, стаксельная шхуна, китайский рейковый парус, кэт кеч, латинский треугольный парус – список можно продолжать и продолжать. У нас есть голландские корпуса с прямоугольным носом, длинные и узкие корпуса из

Швеции, корпуса с симметричными носом и кормой из Норвегии, и эти милые корпуса с их изогнутыми линиями, которые Джон Олден использовал для своих Малабарских шхун. Приобретают популярность разработки Нонсач (600 яхт!) с одной мачтой, не поддерживаемой стоячим такелажем, и единственным парусом, контролируемым с помощью двойного бума в виде вилки.

Мой самый любимый судостроитель - Филип Болгер, чьи выдающиеся модели отличаются новизной и свежестью. (См. его книги «Складывающаяся шхуна» и «Необычные лодки») Недавние достижения в производстве углеродистых волокон, сделали свободно стоящие мачты довольно популярными. Скоро будет возможно отказаться от всего нашего стоячего такелажа и сотни, а то и больше, всевозможных креплений, находящихся под большой нагрузкой; и в итоге получить более совершенную и безопасную яхту, как показал писатель и разработчик Гарри Хойт в своих чудесных дизайнах под названием Фридом. (см. главу 7)

Я хочу сказать, что крейсерская яхта может быть отлична от остальных, хорошо выглядеть, относительно неплохо идти под парусом и все ж таки быть простой и доступной в цене. Чем сложнее яхта и чем больше она требует в обслуживании, тем меньше ее владелец получит удовольствия во время своего путешествия, потому что слишком много времени у него будет уходить на поддержание ее в должном состоянии.

Помните, что когда мы начали с «посмотреть мир и познакомиться с людьми на других континентах», мы говорили об удовольствии и независимости, которые крейсерская яхта может дать ее владельцу? Ну так вот, давайте не будем забывать эти магические слова: наслаждение и свобода.