

Свен Ирвинд

**Моя жизнь
и лодки**

Вырученные от распространения книги средства
направляются Свену Ирвинду в поддержку проекта
YRVIND 10

© Свен Ирвинд

Фото в тексте, основа обложки: Свен Ирвинд.

Рисунок на 4-й стр. обложки: Ольга Лундин.

Перевод и подготовка к печати: Григорий Шмерлинг.

E-mail parusa@narod.ru

Свен Ирвинд

Моя жизнь и лодки. – Москва, Bookvika, 2013. – 160 с.

История человека, который в юности предпочел стать изгоем и арестантом, но не терпеть унижений и сохранить внутреннюю свободу. Его образом жизни стали странствия по морям и странам, а домом на долгие месяцы и годы — собственноручно построенные маленькие парусные лодки. *Не жажда славы, гонок и призов** звала его в путь — стремление к познанию, покою, свободе от давления и несправедливости общества.

* В. Высоцкий



Предисловия переводчиков

К сожалению, книги Свена Ирвинда (Лундина) до сих пор издавались только на шведском языке. Была начата работа над англоязычной книгой, но она прервалась, так как сейчас все свое время и силы Свен отдает постройке YRVIND 10 — трехметровой лодки-капсулы, в которой он собирается совершить кругосветное плавание в Южном океане, мимо всех великих мысов.

Эта книга подготовлена в основном по материалам, опубликованным на сайте yrvind.com. Их содержание перекликается с книгами Sven Lundin, BRIS, Göteborg, Bökforlagen Korpen, 2001 г., и Sven Yrvind och Anders Öhman, Med BRIS mot KAP HORN, Stockholm, Norstedts, 2011.

Англоязычная версия местами даже более полна, но описанные в ней события заканчиваются на возвращении Свена домой в Швецию в 1976 г., после растянувшегося на 4 года плавания на первом «Бриз». После этого Ирвинд построил еще целую серию уникальных лодок, сохранив для них имя «Бриз», и совершил на них, а также традиционных яхтах много плаваний, о которых рассказывает в своих книгах. Летом 2013 г. мне удалось встретиться со Свеном Ирвиндом в Вестервике, где он сейчас живет и строит новую лодку, и он разрешил сделать перевод материалов своего сайта, посчитав их еще одной версией книги BRIS.

Когда работа приближалась к завершению, оказалось, что основной материал (повести *My Life* и *Bris 20 feet*) был переведен на русский язык Игорем Кипоруком. Его вариант помог мне прояснить несколько неясных мест. Рекомендую всем интересующимся парусом и морскими приключениями заглядывать в библиотеку переводов И.Кипорука, которую вы найдете на сайте

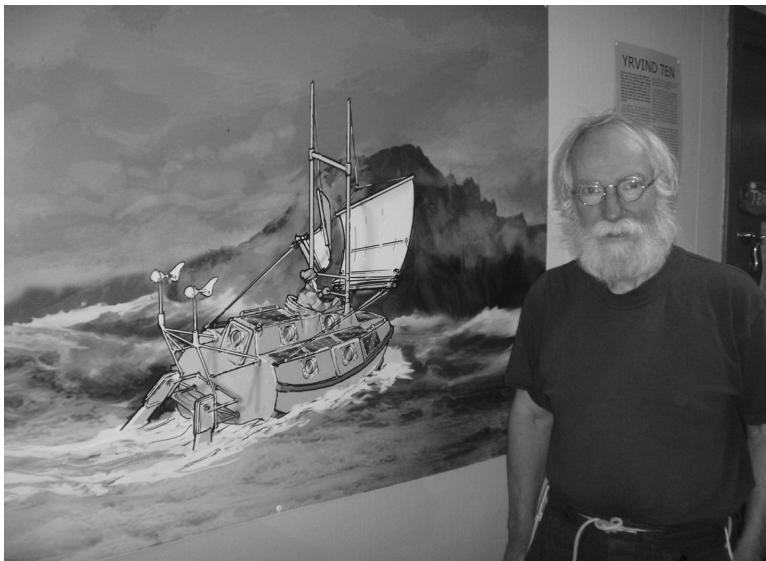
<http://igorkiporouk.webs.com/ebooks.htm>

Хочу поблагодарить Игоря за публикации и привожу ниже его предисловие к книге Ирвинда, к которому могу только

с удовольствием присоединиться.

Мой вариант перевода более вольный; в нем использованы дополнительные статьи и фотографии с сайта yrvind.com, а также фрагменты книги «Bris».

Григорий Шмерлинг



Свен Ирвинд. Вестервик, июль 2013 г.

Свен Ирвинд (урожденный Лундин) – личность, несомненно, незаурядная. Проблемный ребенок, страдающий дислексией, то есть неспособный научиться писать, но в то же время проявляющий способности в физике и химии. Идеалист, философ, бомж, дезертир, заключенный тюрьмы для особо опасных преступников, признанный психопатом за то, что упрямо отказывался от военной службы и от работы в тюрьме. Лодка была нужна ему как место для уединения, как недорогого дома, который к тому же позволяет путешествовать и знакомиться с людьми разных культур.

Начав с первой лодки, надстройка которой была похожа на будку, он прошел большой путь. Строительство маленьких лодок, не боящихся никакой погоды, становится его увлечением на всю жизнь. Еще не закончено одно отчаянное плавание, а в голове уже зреет новый проект. Не обращая внимания на неудачи, насмешки, неодобрение добропорядочных граждан и финансовые трудности, он продолжает заниматься своим делом. Целеустремленность всегда приносит результаты. О его путешествиях начинают писать газеты и журналы, а за плавание на 19-футовой лодке вокруг мыса Горн в 1980 году, в котором он прошел через шторм ураганной силы (зарегистрированный ветер достигал скорости 72 узла) Английский Королевский Круизный клуб наградил его почетной медалью за искусство мореплавания. Сейчас Свену Ирвинду за 70, но он продолжает строить очередной микрокруизер, покоритель океанов.

Игорь Кипорук

Моя жизнь

Рожденный на наветренном берегу

Если бы Якобу Юхану Анкарстрёму удалось не только застрелить короля Швеции Густава III, но и захватить власть, мне не суждено было бы ходить по морям на маленьких лодочках, а вам — читать эти строки.

Но заговор провалился. Анкарстрём был арестован. Его публично выпороли плетью, потом зажали и отрубили правую руку. Когда толпе надоело смотреть на его мучения, ему наконец отрубили голову, после чего для придания процедуре завершенности вырезали сердце и детородный орган.

Имение казненного было конфисковано. Семья Анкарстрёма уцелела и поступила разумно: тише воды, ниже травы покинула столицу и обосновалась как можно дальше, на маленьком диком островке на Северном море.

Правнучкой убийцы нашего короля стала женщина по имени Алиса, которая, в свою очередь, стала моей прабабушкой.

Вместе с моей матерью и бабушкой они сделали все, что было в их силах, чтобы я появился на свет.

Мужчины в нашем роду были моряками. Дед 13-летним мальчишкой покинул Швецию на паруснике с прямым вооружением и через пять лет, обогнув мыс Горн, вернулся мужчиной, с деньгами в кошельке. Он сразу же пошел в школу навигации и первым в классе закончил ее, получив



*Корабль, на котором
дед ушел в море.*

диплом капитана. Вскоре он женился.

Мама была его единственным ребенком, и он часто брал ее с собой в плавания к далеким странам. В одном из таких путешествий она и познакомилась с моим будущим отцом, служившим первым помощником. В апреле 1939 года, когда ей было 22 года, она подарила жизнь мне.

Год спустя мама с малышом на руках покинула родные места, направляясь на поезде в глубину страны. Это были плохие времена. Непобедимая нацистская армия маршировала вперед. Немцы заняли Данию и Норвегию, и вторжение в Швецию казалось лишь вопросом времени. Власти решили эвакуировать женщин и детей из прибрежной полосы, и вот мы оказались в глухом лесном краю. Там был отпразднован мой первый день рождения. Я исследовал новую интересную среду и учился ходить. Но взрослым было скучно. Они гуляли, готовили еду и нервничали, пытаясь узнать новости о войне. Судно, на котором служили и отец, и дед, находилось в это время на другом конце света, на Дальнем Востоке.

10 мая театр военных действий переместился во Францию, но и мы оставались под угрозой. Швеция строила прибрежный оборонительный район. Но вскоре мать получила пропуск, который разрешал вернуться на наш остров.

Дни тихо шли один за другим. Рыбаки выходили в море на веслах; на берегу действовала светомаскировка, так как огни могли помочь вражеским бомбардировщикам. В темные ясные ночи я любил смотреть на звезды, они казались мне приветливыми.

Отец ушел в плавание 15 января, а 21-го сентября на свет появилась моя сестра.

Дед был капитаном, а отец старпомом на Ningpo, одном из лучших шведских грузовых судов. Они находились в Сингапуре, и отец беспокоился о семье, оставшейся в истерзанной войной Европе. Но война пришла и сюда: судно подорвалось на дрейфующей mine, разворотившей борт. Четкая работа экипажа спасла Ningpo от затопления, но руль, гребной винт и двигатель были повреждены.

Местные верфи не могли заняться шведским торговым судном, так как в очереди на ремонт стояли британские военные корабли. Чтобы спасти судно, экипаж на скорую руку отремонтировал что было можно, и им удалось найти буксир, который отвел Ningpo через Южно-Китайское море в Гонконг. Но их прибытие туда совпало с атакой японцев на Перл-Харбор. Гонконг тоже оказался в зоне военных действий, недалеко от судна падали бомбы. Пытаясь спасти Ningpo, дед просил власти разрешить отбуксировать судно в безопасное место.

Но вместо этого его решили затопить, чтобы судно не досталось японцам. Дед пытался отстоять Ningpo, ссылаясь на международное право: ведь это было судно нейтральной страны, и у них не было никаких запрещенных грузов. Но его никто не стал слушать, и вместо помощи судно было затоплено*. Экипаж покинул его на гребной спасательной шлюпке. На берегу морякам предстояло самим заботиться о себе, когда японские войска заняли город.



* Японцы подняли судно, под именем *Nippo Maru* оно участвовало в военных перевозках и было потоплено в 1944 г. американской подводной лодкой. Теперь к его остаткам ныряют дайверы. *Прим. перев.*

Потом по почте пришла посылка — небольшая коробка, в которой был пепел отца. Помню, что подумал — неужели мой папа был таким маленьким.

Несмотря на тяжелые времена, а может быть, даже благодаря им, жизнь на нашем острове текла мирно. Мне нравилось заниматься чем-нибудь одному. Я любил собирать щепки на пляже; в то время море не выбрасывало пластиковых бутылок и комков нефтяной грязи. Я строил свои собственные крепости среди скал и делал из деревяшек плоты, отправляя их в плавание по нашей маленькой бухте.

Когда я научился плавать и освоил несколько основных узлов, мне разрешили пользоваться нашей весельной лодкой, и я исследовал на ней соседние шхеры и островки. При хорошей погоде я греб через пролив в соседнюю деревню и покупал там молоко и хлеб. Я собирал ягоды и мидий, стал знатоком грибов, ловил креветок. Научился точить нож и обращаться с ним, не слишком укорачивая свои пальцы. Я понял, как важно иметь хорошие инструменты.

Самое главное, я жаждал понять, как устроен мир. К счастью, мать и бабушка всегда были рядом и помогали разобраться с моими мыслями.

На сохранившихся снимках



мы с сестрой на моторке соседа и на самодельном плотике, за секунду до того, как он перевернулся. Так хотелось иметь свою лодку!

Школа

В семь лет в моей жизни начался новый, важный этап: я пошел учиться. Так как на нашем острове школы не было, на зиму мы переехали на материк. Бабушка купила за бесценок домик рядом с военно-морской базой. Из-за войны дома тогда стоили дешево, особенно в наиболее уязвимых местах.

К сожалению, скоро выяснилось, что я — проблемный ребенок. Со своей стороны, я обнаружил, что школа — ужасное место, где заставляют часами сидеть в классе и что-то учить наизусть. Поскольку я не умел правильно читать и писать, меня стали считать дурачком. Я сопротивлялся и заявил, что не хочу ходить в эту школу.

В Швеции сороковых годов учитель вполне мог оттаскать за уши или стукнуть линейкой не выучившего уроки ученика. Я стал основной мишенью такого воспитания. Одноклассники, видя, что учителя меня бьют, считали, что так мне и надо.

К счастью, я хорошо бегал и часто удирал от наказания. Дома мама, бабушка и сестра не жалели для меня своей любви, так что могло быть и хуже. Учитель вскоре послал меня к психологу, который дал следующее заключение:

«... Имеются трудности в восприятии обучения. Ребенок инфантилен, со странностями, показывает плохие результаты.

Склонен к шутовскому поведению, ссорится с одноклассниками, дерется. Грыз ногти. В школе устает, погружен в себя, не любит участвовать в играх...».

Диагноз ничем мне не помог, зато убедил учителей, что их жестокость оправдана, и в конечном счете они смогут превратить меня в достойного гражданина. Но их методы не сработали, и после долгих четырех лет ситуация стала невыносимой.

.....

.....

Одним холодным декабрьским вечером все это допекло меня сильнее обычного. Ужасно себя чувствуя и никому ничего не сказав, я сел на мотоцикл и поехал в Стокгольм. Через три дня я до него добрался. Один, без денег, с остатками бензина на дне бака.

Стокгольм

Но это меня не сильно беспокоило. Надо развлечься: первым делом — девушки! Я стал стрелять мелочь у прохожих и за несколько часов набрал на входной билет в Nalen, чудесный джазовый клуб. Танцевать с симпатичными девушками было очень приятно, но все хорошее когда-нибудь кончается. Клуб закрылся, и я оказался на улице. Надо было искать ночлег. Дело было в декабре, а зимы в Швеции холодные. Целый час я слонялся по улицам, пока не нашел убежище: зал ожидания на главном железнодорожном вокзале, открытый круглые сутки. Здесь было тепло, вокруг много людей, занятых своими делами.

Я собирался провести на скамейке всю ночь, но вскоре меня разбудили два человека в штатском. Мы не полицейские, а социальные работники, сказали они. Помогаем бездомным молодым людям и можем отвезти вас туда, где вам бесплатно дадут ночлег и еду. Не зная, что в Стокгольме есть такой отличный сервис, я был настроен скептически, но, конечно, принял их щедрое предложение. В конце концов, снаружи была ледяная ночь.

Они отвезли меня в довольно заурядное здание заводского вида в рабочем районе. На верхнем этаже мы вошли в ярко освещенную большую комнату, где ужинала группа ребят. Меня посадили с ними и покормили. Как только мы остались одни, меня засыпали вопросами, и я рассказал им свою историю.

Нет проблем, сказали парни, мы тебя научим, как жить в

столице. Вскоре стало понятно, что это не совсем то образование, которое, вероятно, хотели бы нам дать социальные работники.

На следующий день мне дали работу на почте. Перед Рождеством работы там было полно. А через несколько недель я увидел объявление, что в отдел химии красителей Королевского технологического института требуется лаборант. Я позвонил, и мне назначили встречу.

В свидетельстве об окончании школы по химии, физике и математике у меня стоял высший балл, а по остальным предметам, а также дисциплине — худший. Кроме меня, на это место было 50 претендентов. Поскольку поведение работника немаловажно, мой будущий босс сначала был настроен скептически.

В мою пользу было то обстоятельство, что у меня уже был опыт аналогичной работы в международной компании, занимавшейся красками, и мне дали там хорошую характеристику. На собеседовании мне показали маятниковый прибор для измерения твердости покрытий и попросили объяснить, что это такое. Я не раз имел дело с этим устройством и умел с ним обращаться, знал и теорию, поэтому рассказал все, как говорится, от и до. Профессор остался доволен. К удивлению социальных работников, меня приняли. Моим боссом стал профессор Нилен, крупный специалист в области химии красок. Его докторская диссертация оказалась настолько важна, что правительство выделило профессорскую кафедру и лабораторию специально для него. Ого, было чему позавидовать. Только представьте: высокооплачиваемая работа, собственная лаборатория, помощники и библиотекари, а вы — уважаемый гражданин!

Никогда не мечтал выиграть в лотерею. Не мечтал я и о благосклонности мисс Швеции. Но как было не раз мечтаться о профессорском кресле с лабораторией и библиотекаршей в придачу!

.....

.....

Испытывая прекрасное чувство свободы, я прошел через ставший ненавистным гарнизонный городок. Все было тихо, стояла прекрасная майская ночь. Несколько часов я шел по дороге на юг, а потом свернул в лес. Под большой елью сделал постель из веток, а еще несколькими укрылся сверху. Было холодно, но я заснул. Я был в хорошей форме, кормежка в армии была на высоте. За прошедшие две недели я поправился на целых тридцать фунтов.

Из-за холода будильник не понадобился, скоро я проснулся. Было уже светло, в мае ночи на севере коротки. Прежде чем мое дезертирство будет замечено, надо было оставить между мной и частью как можно большее расстояние.

К счастью, меня подобрал ранний автомобиль. Я знал, что полиция будет меня разыскивать, и мне придется покинуть страну. Надо было направляться на континент.

Вскоре я повстречал еще одного автостопщика. Он принадлежал к Свидетелям Иеговы и имел весьма пессимистичную точку зрения на общество. Мир катится в пропасть, сказал он, а я. хочу уйти, оставив все злое позади. Они с другом купили в Италии спасательную шлюпку и собирались оснастить ее для долгого плавания, чтобы уплыть на необитаемый остров и основать новое общество.

Единственной проблемой было то, что никто из них не умел обращаться ни с лодкой, ни с инструментами, поэтому они искали кого-то, кто был бы сведущ в практической стороне дела. Я рассказал, что родился на наветренной стороне острова и с детства знаком и с лодками, и с инструментами. А в данный момент только что дезертировал из армии.

Сам Бог, должно быть, привел меня, ответил он. Свидетели Иеговы были абсолютно против всех войн, кроме, конечно, неизбежной финальной битвы против сатаны в Армагеддоне. Я был принят в компанию третьим и позвонил из телефона-автомата матери — проститься перед долгой разлукой.

Увы, нам не везло: машина за машиной проносились мимо, а мы оставались на том же месте. Мой новый друг

проанализировал ситуацию и сделал вывод, что люди крайне эгоистичны, и это еще один верный знак наступления сил дьявола.

Тут-то откуда ни возьмись и появились полицейские.

— Сдавайтесь! Вы окружены! — кричал их командир.

Мой захват не был драматичным: я уступил хорошо спланированным действиям превосходящих сил противника и сдался без боя.

Оказывается, пока я говорил с матерью, у стоявшего рядом Олле возникла отличная идея. Чтобы помешать мне попасть в дальнейшие неприятности, он тут же настучал в полицию. На меня надели наручники и посадили в полицейскую машину, предоставив моему несостоявшемуся спутнику очередное свидетельство торжества мирового зла.

Меня привезли в полицейскую часть и стали допрашивать. Я сказал им, что я идеалист, и для меня важно прожить жизнь, не отступая от своих принципов. Если бы они не задержали меня, я бы отправился на необитаемый остров, чтобы основать новую утопию. Мне в ответ твердили, что общество на меня солидно потратилось, а я только создал своим поведением массу проблем.

Я пытался объяснить, что если бы ко мне относились доброжелательно, а не издевались, не было бы и проблем. А если бы все люди были доброжелательны друг к другу, то не было бы никаких войн, и нам не понадобилась бы армия. Но это было бесполезно.

Меня посадили в камеру, а в один из следующих дней привели в суд. Я обвинялся в дезертирстве, неуважении к офицерам, а теперь и в уклонении от призыва. Суд приговорил меня одному месяцу и пятнадцати дням тюрьмы. Но, если бы этого оказалось мало, чтобы заставить меня пожалеть о своем преступлении и отказаться от пацифизма, они засадили бы меня уже на три месяца, затем шесть месяцев и так далее — пока я не передумал бы.

Но даже преступники имеют права. Меня отпустили и дали три недели, чтобы подать апелляцию.

У меня были другие планы, и через три недели я был далеко. Ведь лето в Швеции бывает только раз в год, а посидеть в тюрьме можно и зимой, где-нибудь около Рождества, когда праздничная суeta все равно нарушает нормальную жизнь. Я сел на паром в Данию, а там на попутках добрался до Гамбурга в Германии и нашел работу на стройке. Когда мне стало скучно, нанялся на небольшое грузовое судно, шедшее через Северное море в Англию. Там я оставался три месяца, более или менее легально работая в разных местах. Потом автостопом добрался до Австрии и жил там до середины декабря, когда наконец решил, что пришло время вернуться в Швецию и отбыть свое наказание.

В тюрьме

Я явился в полицию и сказал, что хочу в тюрьму.

— Мы могли бы направить вас отбывать наказание после Рождества, — сказали мне.

— Неважно, я атеист, лучше уж посижу на Рождество. Терпеть не могу праздника, — ответил я с некоторым удовлетворением. И мне дали билет до места назначения. На поезде я добрался до Фалькенберга, а в этом городке пересел на автобус. Он довез меня до перекрестка среди полей, далеко от каких-либо признаков цивилизации. Указатель направил меня по небольшой дороге, которая вела через лес. С вершины холма открылся красивый пейзаж: несколько зданий, расположенных рядом с озером. Это и была тюрьма, мой новый дом.

Подойдя ближе, я увидел, что тут нет ни колючей проволоки, ни забора. Эта тюрьма предназначалась для отказников, пьяных водителей, насильников — в общем, не очень опасных преступников.

Меня поместили в одной камере с насильником, сказав, что это хороший мужик, только озлобленный.

Он рассказал, что был дальнобойщиком и однажды посадил к себе в кабину пятнадцатилетнюю девчонку. У нее не было

денег, и он сказал, что тогда надо будет заплатить, как обычно платят девушки. Естественно, он хотел авансовый платеж.

Ничего страшного с ней не случилось, все было в порядке. Но в конце долгой дороги он решил, что неплохо бы взять и дополнительную плату.

Он задержал ее немного для своих радостей, но барышня ни с того ни с сего заорала, и сбежались люди. Только из-за ее неблагодарности, сказал он, случились все эти неприятности с полицией, боссом, женой и тремя собственными дочерьми.

.....

.....

Маленький домик

Вместо того, чтобы стать закоренелым уголовником, я приобрел в тюрьме страсть к чтению книг. Правда, это не сделало легче задачу вписаться в общество. Напротив, чтение занимало большую часть того времени, которое нормальные граждане используют, чтобы заработать себе на жизнь. Я должен был найти способ жить дешево.

И я решил жить в маленькой лодке. Лодка даст мне достаточно места для чтения. Это будет маленький, дешевый, но настоящий и очень функциональный дом. В таком доме я смогу не просто жить, но и странствовать по свету, узнавая чужие страны и культуры.

За 30 долларов я купил хорошую открытую лодку традиционной конструкции с клинкерной обшивкой, снабженную веслами и парусом. Она имела 4,7 метра в длину (15 футов 5 дюймов), ширину 1,6 м (5 футов 4 дюйма). На оставшиеся деньги я сделал из нее плавучий дом.

Соорудил из сосновой вагонки надстройку в форме ящика на всю ширину корпуса и такой высоты, чтобы внутри можно было сидеть и оставался некоторый запас. Со стороны кормы устроил дверь. Чтобы крыша была водонепроницаемой, я оббил ее парусиной и покрасил белилами. Остальной корпус закрыл палубой, кроме маленького кокпита, который не был самоотливным.

Имени для своей лодки я не придумал, позже мы называли ее *Blekingeetan* – шаланда из Блекинге.

Центровка оказалась неважная: лодку сильно уваливало, особенно неприятно это было в сильный ветер. Чтобы она могла держаться круче к ветру, я решил поставить еще одну мачту. Для этого пришлось тайком срубить небольшую ель, которую я обтесал топором. Еловая мачта была водружена на задней стороне кокпита, перед кормовой палубой; ванты для

нее я сделал из кстати нашедшейся стальной проволоки. Кормовая мачта была выше передней (фок-мачты), так что у меня получилась шхуна. На носу я пристроил бушприт, а добавочные паруса взял от спасательной шлюпки, принадлежавшей деду. В детстве я сооружал из них навесы, когда строил на пляже песочные замки.

Грот был немного велик, и я подрезал его до нужного размера.



Стаксель подошел отлично.

Вот и все. Столь небольшое предприятие сразу подняло мой социальный статус от психопата до почетного ранга капитана. Конечно, хотя моя лодка теперь была очень функциональна, она вряд ли победила бы на конкурсе красоты. Одна девушка, которую я пригласил пройтись под парусом на моей шхуне, даже передумала, когда ее увидела.

— Твоя лодка слишком корявая! — заявила она и удалилась, оставив меня с разбитым сердцем.

Вскоре я нашел работу на время летних каникул. У одной разведенной женщины, жившей немного выше по побережью, был пятнадцатилетний сын Алан и старый 50-футовый рыболовный баркас «Кронан» со сломанным двигателем. Она поручила мне приглядывать за парнем и дала денег на еду. Загрузив инструментами и кемпинговым хозяйством мою лодку, мы пошли на север, к острову, где находился ее баркас.



Сначала ветер был противным, мы лавировались туда-сюда между островами и потихоньку продвигались вперед. На следующий день ветер стал попутным, мы сделали большой переход и дошли до острова, где в бухте стоял «Кронан» .

.....

.....

Туман рассеялся только к вечеру, и оказалось, что я так и стою у волнореза Турекова. Ветра по-прежнему не было, пришлось опять браться за весла и грести обратно. Наутро у Эмиля с Мелареном, которые обнаружили мою лодку на старом месте, был повод для шуточек.

Ушел я только через несколько дней, когда задул норд-вест. С попутным ветром лодка шла быстро. В проливе между Швецией и Данией часто возникает течение, направление которого зависит от синоптических условий. Наверное, в эти дни над Балтийским морем располагалась депрессия, и меня вместе с водой втягивало в пролив. Во всяком случае, я прошел около 50 миль и вечером уже был в Копенгагене.

При заходе в гавань вышел в спор с датчанами. Они запретили мне идти под парусами, заставив спустить их и взяться за весла. Это было глупо, ведь маневренность лодки стала только хуже.

Вообще-то датчане доброжелательные люди; вскоре меня взял на буксир экскурсионный кораблик и притащил прямо в Нихавн, красочный старый морской квартал. Там я провел ночь среди упорно напивающихся шведских туристов. На следующий день, выяснив, куда мне идти на стоянку, пересек тихий канал у Кристиансхавна и оказался напротив торговой компании Royal Greenland, среди большого количества разных лодок.

Для молодого человека, «повернутого» на чтении и обсуждении смысла жизни и основных вопросов философии, Копенгаген осени 1962 г. был райским местом, и город раскрыл мне свои объятия.

Вскоре у меня сложился четкий распорядок дня. Вставал я поздно, завтракал и шел к Сторгет, длинной, всемирно известной пешеходной улице, а затем по ней до Нихавна. Там между шумными барами была одна незаметная дверь с небольшой табличкой: «Sjöfartens Bibliotek» — морская библиотека. Это была библиотека, снабжавшая книгами суда

датского торгового флота, в ней был и читальный зал. За все время я не увидел никого другого, кто бы в него хоть раз зашел, так что весь зал был в моем распоряжении. Наверное, сидевший в соседней комнате библиотекарь тоже интересовался всеми видами странных лодок: в зале нашлись такие книги, как «Джонки и сампаны» Янг-Цзе-Кианга, «Каноз Океании» Хэддона и Хорнелла, публикации Любительского общества яхтенных исследований и другие подобные книги. Полки были заполнены редкими морскими книгами. Это была пещера сокровищ.

В четыре часа библиотека закрывалась, я перекусывал хлебом и засохшим сыром, запивая их водой. Бюджет был скуден: мать Алана посылала мне два доллара в неделю. Портовых сборов я не платил, так что жилье было бесплатным. Ботинки, доставшиеся мне от подруги в Варберге, были еще прочными, так что и транспорт был бесплатным. Питался я в основном консервами из армейских пайков. Черствый хлеб дал подружески настроенный пекарь, а остатки засохшего сыра источали столь мощный аромат, что их вынесли из магазина деликатесов на улицу, где я их и нашел.

Закусив, я шел в большую публичную библиотеку и приступал к чтению для общего развития. Там были не только книги, но и много журналов. Эта библиотека закрывалась в восемь вечера, но читальный зал со справочной библиотекой был открыт до десяти. Там я читал классику.

После того, как все библиотеки наконец, закрывали свои двери, я шел в соседнее кафе Pilegaarden, чтобы поговорить о серьезных вещах со студентами и богемой. Кафе закрывалось в час ночи, после чего самые стойкие философы перебирались в джаз-клуб «Монмартр», который работал до четырех утра. Там надо было платить за вход 20 центов.

Я сидел в клубе до трех или четырех часов утра, а потом шел назад к моему плавучему дому. По пути покупал пол-литра молока в молочном магазине, которые в Дании открываются очень рано.

К сожалению, этот приятный режим нарушали скучные выходные. Но в Копенгагене было много интересных музеев со свободным входом, так что не все было потеряно. На крайний случай оставался еще осмотр достопримечательностей.

Иногда в мире случались события, вызывавшие сильные эмоции. Во время ракетного кризиса на Кубе датские студенты вышли на улицы, протестуя против американского империализма. После неудавшейся высадки десанта в Заливе Свиней Кастро стал героем, а ведь до всего этого Америка считалась землей свободы.

В Копенгагене я окончательно понял, что идеальное место для моей жизни — лодка. Если бы я смог сделать ее более мореходной, она доставила бы меня в любой конец мира, и везде я мог бы обогащать свои теоретические и практические знания. Но такая лодка требовала уникальной конструкции. Чтобы спроектировать и построить ее, требовалось вернуться к фундаментальным принципам и начать все заново.

Перед началом строительства я должен был узнать многое, очень многое. Чтобы получить доступ к знаниям, требовалось изучить языки: нужно было читать книги на немецком, английском и французском языках. Нужна была и математика за пределами школьных знаний, в особенности исчисления: я должен был понять смысл этих змеиных знаков интегралов, которые ползали по страницам технических книг.

Один из друзей-студентов дал мне подборку математических книг. Каждый день я выделял время дня их чтения и выполнение упражнений. Вечером мы встречались в Pilegaarden, и он объяснял то, что я сам не мог понять.

Так прошли сентябрь, октябрь и ноябрь, началась зима. В моем домике на воде становилось все холоднее и все более влажно.

Прежде чем забраться в спальный мешок, я теперь иногда зажигал керосиновую лампу, чтобы вытеснить немного сырости и нагреть мою крошечную каюту. Как-то раз я заметил, что свет совсем ослаб, пламя очень низкое.

Подкрутил фитиль, подняв его, но пламя снова опустилось. Странно, ведь я только что заправил лампу. Пытаясь найти

разгадку тайны, я случайно толкнул ногой дверь, чтобы подышать свежим воздухом, и пламя лампы тут же пошло вверх. Дело было в недостатке кислорода, ведь вентиляция в моем домике отсутствовала.

Я подумал: хорошо, что система внутреннего сгорания моего тела способна использовать кислород более эффективно, чем керосиновая лампа. Но этот случай научил меня быть более осторожным.

.....

.....

Таким образом, теперь были и деньги, и свободное лето.

Можно было начинать практические эксперименты с малыми лодками.

За 200 долларов я купил 18-футовый вельбот, оснастил его и в начале лета спустил на воду.

Однажды мы с другом, студентом-философом, приятным, но неловким парнем, решили сходить в Данию. Для него это было первое парусное плавание. Нам предстояло пройти около 40 миль. День был солнечный, ветер свежий — все выглядело прекрасно. Но только мы отошли берега, как ударил порыв ветра. Лодка накренилась и стала черпать подветренным бортом. Как назло, в нижнем блоке заклинило гика-шкот. Блок стоял на каретке, скользящей по погону — естественно, она была с подветренной стороны. Я попытался освободить шкот, мы черпнули еще больше, и тут мой товарищ, вместо того чтобы оставаться на наветренном борту и откренивать лодку, кинулся мне помогать...

За пару минут лодка затонула. Я крикнул ему, чтобы он прыгнул в сторону и был осторожен, чтобы не запутаться в снастях. Других лодок поблизости не было, но до берега около мили — был шанс доплыть. И мы поплыли к берегу. Но прошло полтора часа, мы устали и начали замерзать, а берег, казалось, был так же далеко.

Вдруг я услышал крик, оглянулся назад и увидел один из больших паромов, которые непрерывно курсируют между Данией и Швецией, нагруженные «туристами», налегающими на беспощинный алкоголь. Как идеалист, а всегда осуждал такую систему. Но теперь, когда паром остановился рядом с нами, я тут же простил им этот аморальный бизнес.

У поручней высоко над нами столпились пассажиры, глядя на неожиданную драму. Два члена экипажа сбросили вниз веревочную лестницу. Когда мы подплыли к вздымавшемуся борту, я понял, что мой друг, не привыкший к физической работе, истощен и близок к шоку. Тем не менее он настаивал,

чтобы я поднимался первым. Пришлось в самых недвусмысленных выражениях сказать, что у нас нет времени на любезности.

Конечно, наше спасение было событием. Когда нам помогли перебраться через фальшборт, сотни собравшихся на палубе более или менее подвыпивших людей заплодировали. Мне было очень стыдно.

Нас отвели в каюту и дали сухую одежду, горячее питье и еду. Когда паром пришел в Гетеборг, нас уже поджидали газетчики, но мы сказали что нет сил и сумели от них отвертеться. Скорая помощь отвезла нас домой. Тем не менее на следующий день наше спасение попало в газеты как большая новость.

* * *

После этой печальной истории я стал думать над новыми решениями, на основе которых можно было бы спроектировать маленькую, дешевую, но надежную лодку. Надеясь на помощь единомышленников, я стал членом AYRS (Amateur Yacht Research Society) — любительского общества яхтенных исследований. Общество занималось разработками новых типов лодок и оснастки — многокорпусниками, подводными крыльями, авторулевыми и т.д.

Читая публикации AYRS, я заинтересовался многокорпусниками. Эти суда не несли балласт, а значит, их легко можно было сделать непотопляемыми, а благодаря своей легкости они развивали высокую скорость. Кроме того, благодаря отсутствию крена многокорпусники были комфортабельными, а большая палуба между корпусами обеспечивала простор.

Существовало множество конструкций многокорпусников: суда с аутригером, катамараны, тримараны и проа. Проа были разными; идея этих лодок мне очень понравилась. У них был только один аутригер, который всегда должен был находиться с наветренной стороны. Проа были симметричны относительно поперечной оси, а не продольной, как все остальные суда. В их конструкции не было ни носа, ни кормы, зато были

наветренная и подветренная стороны.

Вместо обычного для парусных судов движения на ветер с помощью лавировки со сменой галсов проа ходили так, чтобы аутригер всегда оставался с наветра, в этом случае при повороте менялись местами нос и корма. Такой ход назывался «шанти».

Я решил, что проа — лодки будущего, и такую лодку надо построить. Весной 1966 г. я начал строить в подвале нашего дома маленькую 10-футовую проа. Оконечности были запалублены, посередине сделана надстройка. Аутригер представлял собой фанерный ящик, заполненный пенопластом, поперечины из привязанных деревянных брусков, парус из полиэтиленовой пленки.

В общем, все строительство было импровизацией, гордиться моими технологиями не стоило. Это была сугубо экспериментальная лодка, только для того, чтобы опробовать идею. Никакого балласта не было, и я знал, что лодка непотопляема.

В прочитанных мной книгах пионера освоения многокорпусников Артура Пивера «Трансатлантический тримаран» и «Транстихоокеанский тримаран» и статьях в выпусках трудов AYRS утверждалось, что многокорпусники не могут перевернуться. Это давало полную уверенность в новой лодке.

Настал день первого плавания. С помощью велосипеда я привез все части в небольшую гавань в устье реки и собрал лодку.

В нее поместились книги, транзисторный радиоприемник, фотоаппарат, немного еды, моя подружка и я сам, причем с паспортом. Мы оттащили лодку в реку, подняли парус и отправились на прогулку по фьорду.

Все шло хорошо, но, когда мы приблизились к нескольким островкам, порыв ветра пришел не с той стороны, и мы мгновенно перевернулись.

Повторялась прошлогодняя картина на подходе к Гетеборгу, но эта лодка не тонула. Дело было в субботу днем, вокруг было

довольно много судов. К нам подошла моторная лодка, и ее экипаж помог перевернуть проа обратно. Девушка замерзла и осталась на катере: лето только начиналось, и вода была еще холодная. Мне тоже было холодно, но я не хотел бросить лодку, так что помахал им на прощание и стал приводить все в порядок. Отжал одежду и стал грести по ветру к берегу. Гребля помогла согреться, и когда к вечеру я вытащил лодку на сушу в небольшой гавани, то был уставшим, но уже почти сухим.

На берегу я вылил из лодки остатки соленой воды, сел на автобус и прибыл домой с охапкой мокрых вещей — забрал сколько смог. Хорошо выспавшись, вернулся на следующее утро, сделал уборку, поправил все что надо и снова двинулся в путь.

На этот раз я был готов к внезапным заходам ветра. Когда места хватало, я шантировал, как и полагается на проа, а в узких проливах лавировался обычным способом, как на лодке с одним аутригером. На наш остров я прибыл без проблем. Проа — это было хорошо. Вот только девушка покинула меня, паспорт превратился в бумажную кашу, и весь проект сдулся.

.....

.....

В 1967 году офшорное плавание было еще довольно серьезным делом, можно сказать экзаменом на звание настоящего моряка. Проложив курс, я измерил расстояние и прикинул время пути: получилось, что я должен дойти примерно за десять часов.

В 6 утра я отошел от берега Бренно. Дул северный ветер, пожалуй, более сильный чем хотелось бы — но зато его направление было удачным, давая возможность идти одним галсом. Вскоре стало очевидно, что ветер как раз такой, с которым я могу справиться, зато скорость хорошая. Я с удовольствием смотрел, как земля остается за кормой все дальше и дальше. Наконец, в первый раз в качестве капитана собственного корабля, я увидел вокруг чистый, ничем не нарушенный горизонт.

Я сидел на своей «ходовой доске» в трех футах от наветренного борта. В хорошем непромоканце было сухо. Люк имел высокие комингсы, и я был уверен, что внутрь вода не попадет. Иногда гребень волны прокатывался по всей лодке, скрывая палубу из поля зрения. В другой раз лодка всплывала как утка, пропуская волну под днищем, так что вода даже не попадала на палубу.

Шел час за часом, и, наконец, миновали запланированные десять часов хода, но никаких признаков земли не было видно. Прошло пятнадцать часов, и с заходом солнца я понял: что-то не так.

Я начал беспокоиться, не отнесло ли меня к северу течение, да так, что не только Лесе, но и весь датский полуостров остался позади, и теперь я направляюсь через Северное море в сторону Англии. Я здорово устал за день, с пяти утра во рту крошки не было. Но все-таки продолжал рулить еще час.

Пролив между Швецией и Данией довольно мелководен, а у меня был 15-фунтовый якорь-плуг с 30 футами цепи и якорным концом на сотню футов. Я решил попробовать встать на якорь, хоть бы и посередине Каттегата, и это удалось: едва достигнув дна, якорь хорошо забрал.

Лодка развернулась носом к ветру, я убрал хлопающие паруса. Прежде чем спуститься вниз, в каюту, посидел еще несколько минут, глядя на закат и избавляясь от дневного напряжения. Быстро летящие низкие облака, гребни волн и вой ветра создавали довольно дикий пустынный пейзаж.

Весь день я был полностью сосредоточен на управлении лодкой, стараясь уклониться от крупных гребней, и не замечал сильной качки. Теперь я чувствовал, что морская болезнь стучится в мою дверь... или куда там она стучится... но нет, ей меня не ухватить, голод сильнее, и в голове еще много других мыслей. Я съел, нет, сожрал почти целую буханку хлеба и выпил немного воды, и наконец, заполз в свой спальный мешок. Раскинув руки, как на распятии, я упирался в узкий корпус. Сон пришел быстро.

Проснулся я рано. Море было пустынно, если не считать далекого траулера. Ветер ослабел, небо очистилось. Я поел того же хлеба и собрался продолжать путь.

Ветер продолжал стихать. Моя лодка имела бермудское вооружение, но я захватил и старый квадратный хлопчатобумажный парус, оставшийся от утонувшей лодки. С багром в качестве шпринта он отлично подходил и на эту, его площадь оказывалась вдвое больше штатного грота. С этим парусом в слабый ветер лодка шла не только намного быстрее, но, что еще интереснее — заметно круче к ветру, не обращая внимания на теоретические догмы.

Через несколько часов я, к своей радости, увидел плавучий маяк и направился к нему, чтобы опознать и понять, где я. Ветер совсем скис, и только к полудню я приблизился настолько, что смог прочитать на корпусе судна крупные буквы: AALBORG BUGT. Но как я ни рассматривал свою карту, не смог найти такого названия и, к своему стыду, должен был признаться, что никогда не слышал о Aalborg Bugt — бухте Ольборга. Подойдя поближе, я заметил на палубе членов команды, которые удивились, увидев мою маленькую лодку.

Когда я передал им свою карту и попросил отметить позицию,

они рассмеялись: оказывается, мы были уже за пределами этой карты. Я прошел намного южнее Лесе, а теперь был к юго-западу от него. Мне сказали, что недалеко отсюда вход в Лимфиорд, стокилометровый пролив, пересекающий весь полуостров Ютландия. Там интересные места, много красивых бухточек и островов. Ну что ж, тогда пусть это будет следующая цель.

Маячники дали мне курс и дистанцию и помахали на прощание.

Погода все улучшалась: море стало совсем гладким, над ним веял легчайший ветерок. Полная тишина; судно-маяк скрылось за горизонтом, и вокруг меня были только морская гладь. В три часа пополудни исчезли последние дуновения ветра, и лодка остановилась. Стало очень жарко, я искупался.

Обсохнув, спустился в каюту, перекусил и послушал радио. Потом уселся, выглядывая из люка, и погрузился в созерцание чудесной безмятежной пустоты. Так спокойно и хорошо было на душе; я был дома. Странно, неужели лишь я один сейчас наслаждаюсь этим покоем? Простора хватило бы для каждого...

.....

.....
Там же я познакомился с француженкой по имени Мартина. Она путешествовала автостопом, направляясь в Норвегию: хотела попасть на Нордкап и увидеть полярное солнце. Я сказал ей, что сейчас в северной Норвегии еще очень холодно, и уговорил составить мне компанию под парусом на время, пока лето и не придет и на север.

Из порта мы вышли в отличную солнечную погоду, но ветер был слабый, а на подходе к Каструпу, где находится международный аэропорт, скис полностью.

Мы штилевали час за часом, а прямо над головой с оглушительным ревом заходили на посадку самолеты. Этот шум здорово сердил меня, и видимо, плохо повлиял на сообразительность: только когда наконец потянул ветерок, до меня дошло, что уж на несколько километров вполне можно было убраться в сторону и на веслах.

Мартина курила и пила кофе. Я пытался внушить ей, что надо жить без этого, «чисто», но воспитательная работа была безуспешна.

Каждый вечер, когда пора было спускать паруса, мы должны были найти место, где она могла бы с комфортом предаваться своим порокам, даже если для этого требовалось несколько часов.

В каждом городке или поселке мы пытались найти газету «Le Mond». Был май 1968 года, Франция бурлила, это была революция. Де Голль куда-то исчез. Победа была в воздухе. Но никто не знал, что Де Голль вовсе не собирался отказываться от власти. Напротив, он тайно отправился в Германию и обсуждал с генералом Массу военное вмешательство.

Когда он вернулся, Париж окружили войска и танки, а Де Голль обратился к нации по телевидению, сказав, что страна находится под угрозой коммунистической диктатуры.

Миллион человек вышел на демонстрацию на Елисейские поля, чтобы поддержать Де Голля, а полицейский спецназ штурмом взял Сорбонну. Студенческая революция и приход светлого будущего накрылись.

Мартина сочувствовала студентам и сильно переживала, даже плакала и называла своих соотечественников баранами. Казалось, в ней что-то умерло вместе с революцией. По пути в Германию мы с «Анной» и красивыми островами вокруг делали все возможное, чтобы утешить Мартину. Однажды нам досталась довольно трудная погода. Штиль и ясный рассвет сменились дождем и шквалами, налетавшими со всех сторон.

— Что говорили по радио, какая будет погода? — спросила Мартина.

— Говорили, что переменная.

— Ну, это уж точно! — и она засмеялась. Было приятно снова видеть ее смеющейся.

Мы вошли в небольшую гавань Шлейнемюнде в устье длинного фьорда — это была уже Германия. Немецкие иммиграционная и таможенная службы были погружены в глубокую релаксацию, но по нашей просьбе неохотно проштамповали паспорта, на законном основании впустив нас в Германию



На следующее утро мы продолжили путь к Килью. Сначала ветра почти не было, потом понемногу стало раздувать. Мы бодро бежали под большим парусом и сделали за день отличный переход.

На подходе к Килью ветер усилился уже настолько, что пора было уменьшать парусность. Я предупредил Мартину, которая

в хорошем настроении сидела за рулем — скорость ей нравилась и возбуждала. Но она стала просить : — Нет, давай еще пойдём так!

Я тоже чувствовал драйв, но как капитан был обязан быть благоразумным.

— Мартина, — сказал я, а если нам снесёт мачту, ты ее поставишь?

Мое предложение разделить ответственность заставило ее задуматься. Но прежде, чем она успела ответить, раздался громкий треск, и мачта, шпринт, гик, грот, стаксель, фалы, шкоты, ванты — все полетело за борт и в беспорядке рухнуло в воду!

Всего секунда разделяла нашу радость и полный конфуз. Лодка оказалась повернута бортом к волнам и начала медленно дрейфовать; волочащиеся в воде паруса и оснастка держались на спутанных концах и тросах и работали как плавучий якорь. Я втащил на борт мачту и снял шпринт и грот. Винт с кольцом, к которому крепилась наветренная ванта, был выдран. Я на скорую руку закрепил новую ванту, поставил мачту и поднял стаксель.

Этого было достаточно. «Анна» шла с сильным попутным ветром почти такой же скоростью, как и раньше. Весь инцидент занял не больше, чем полчаса.

.....

.....

В выборе маршрута мы положились на рекомендации книги «Ocean Passages for the World»: пошли на запад, а после долготы острова Ушант повернули на юг, к Мадейре – месту нашей первой остановки. Перед Бискайским заливом мы попали в еще один шторм, но, как и в первый раз, лодка вела себя отлично. Штормов в самом Бискае «Duga» счастливо избежала.

Я впервые в жизни попытался «поймать Солнце» и определить нашу позицию с помощью секстана. Лодка качалась, и это было не очень-то легко. Но эта акробатика – ничто по сравнению с последующими вычислениями.

Мы купили копию Морского Альманаха Рида, поскольку эта книга была недорога, а на ее обложке написано, что она содержит всю информацию, требующуюся для астронавигации. И это было правдой, для того времени это был просто кладезь полезных сведений. Кроме списков маяков и таблиц приливов, здесь были астрономические таблицы с эфемеридами светил и таблицы для проведения необходимых вычислений. Но была и проблема. Чтобы все это поместилось в книге, издатель очень сильно сжал таблицы, и для получения данных требовался ряд интерполяций. Расчетные таблицы использовали старые функции, по которым высоту Солнца и азимут приходилось вычислять отдельно.

После восьми часов упорной работы я наконец испытал глубокое удовлетворение, определив наше место. Правда, заработав при этом головную боль. Мы были в 100 милях к востоку от Азорских островов. Проложив курс на Мадейру, мы пошли по нему под всеми парусами. Через два дня мы увидели остров, но тут ветер кончился. Три дня мы штилевали напротив северного побережья, болтаясь на волнах с хлопающими парусами.

Алан был не так терпелив, как я, и проклинал мою идею

насчет того, что под парусами можно ходить и без двигателя.

Но, в конце концов, пройдя согласно нашему журналу 1900 миль за 18 дней и без двигателя, мы прибыли в Фунчал.

Последние несколько миль нас тащил на буксире лоцман, увидевший, как мы болтаемся без ветра с подветренной стороны острова. В хорошо защищенной гавани на якорях стояли пять яхт.

Мы много общались с другими экипажами, чтобы набраться опыта. Гуляли по красивому острову, где можно было видеть, как растут бананы, апельсины и другие тропические фрукты. В общем, с наслаждением пожинали плоды своих упорных судостроительных трудов долгой зимой. Через неделю мы вслед за другими яхтами пошли в Лас-Пальмас на Гранд-Канарии.

В Лас-Пальмасах мы простояли довольно долго. Другие яхты приходили и уходили, обычно около десятка стояли на якорях на рейде.

Мы должны были жить на очень скромные средства. На наше счастье, с Канар идет экспорт бананов и томатов, которые, чтобы не испортились, должны быть отправлены до того, как достигнут полной спелости. Спелые выбрасывают. Благодаря этому значительная часть калорий доставалась нам благодаря отличным спелым бананам и томатам.

Иногда чартерные туристы в конце своего срока пребывания оставляли нам излишки продуктов.

Однажды недалеко от нас встал на якорь большой, 75-футовый кеч постройки Camper and Nicholson под норвежским флагом. Вскоре к нам грёб на тузике молодой парень, который оказался его капитаном, а заодно и владельцем.

Он рассказал, что занял денег и купил в Италии эту посудину, чтобы зарабатывать чартером на Карибах. Лодка имела не самый лучший вид, но он рассчитывал, что с помощью краски вернет ей великолепие. В частности, он предложил нам

отскоблить и ошкурить две мачты, а затем покрыть их семью слоями лака.

В тот момент у нас с Аланом на двоих было не больше десятка долларов, а Алан при этом еще и курил и тратился каждый день на сигареты «Mechanico». Но мы только посмеялись с нахальным видом, а потом изложили собственные условия. Во-первых, мы не любим начинать работать раньше десяти часов. Во-вторых, бесплатная кормежка. И, конечно, деньги.

Будущий чартерист отчаянно спешил, так что со всем согласился, и мы принялись за дело. Поднявшись на мачту, мы с изумлением увидели, что краспицы покрашены только снизу, то есть так, чтобы с палубы была видна крашенная часть. Сверху, куда попадает больше и воды и солнца, краски не было.

Когда мы сказали об этом хозяину, он ответил: – Чего еще ждать от итальянцев? Прежние работнички знали, что богатый владелец ни за что не полезет на мачты проверять работу, так чего ради им было стараться?

Через неделю мы стали чувствовать себя на этом большом кече как дома, а когда вечерами гребли к себе на нашу 40-футовую шхуну, она казалась небольшой. Год назад, после 14-футовой «Анны», «Duga» смотрелась просто гигантской. А теперь я уже подумывал, что 75-футовый кеч – это вполне резонно.

Здесь была пища для размышлений. Естественно, я никогда не был бы в состоянии платить за работу и кормить работников, которые красили бы мне мачты. И возить за деньги пассажиров не входило в мои обычаи. Моя лодка была моим домом, а не отелем, в котором я был бы слугой или даже управляющим. И я решил, что лучше приспособиться к маленькой лодке, чем думать о большой.

.....

«Бриз» – 20 футов

Итак, мне пришлось больше года ходить на довольно большой лодке. Многому научившись, я тем не менее пришел к следующему главному выводу: большая лодка не сделает вас счастливее, а вот денег потребует много, как на постройку, так и на содержание. На большой лодке труднее маневрировать и найти место в гавани. Само собой, у нее есть много преимуществ: скорость, грузоподъемность, престиж. Но для меня такие вещи значили немного. Хорошенько все взвесив, я убедился, что маленькая лодка лучше отвечает моей системе ценностей, да и просто больше по душе.

Жил я тогда в мансарде в доме матушки, которая была рада снова увидеть меня после скитаний. Я сказал ей, что собираюсь построить небольшую лодку для океанских плаваний, и спросил, можно ли будет заняться этим делом на заднем дворе.

— Я всегда так люблю смотреть, когда ты что-нибудь мастеришь, Свен! — ответила она. Наши соседи, несколько удивленные тем, что непутевый сынок пересек Атлантику на переделанном паровом катере (история попала в газеты), тоже не возражали.

Для защиты будущей верфи от дождя я натянул между двумя яблонями большой тент. Но вскоре на горизонте появился некий господин из архитектурного отдела муниципалитета и стал интересоваться, есть ли у меня разрешение.

Я отвечал, что собираюсь всего лишь построить небольшую лодочку, а потом сниму свой брезент и отправлюсь по морям. Но он не отставал.

— Подумайте, что будет, если каждый житель начнет, как вы, городить навесы?

— А что будет, если все станут архитекторами? — спросил я в ответ. Почему-то он сильно возмутился и все-таки заставил меня снять тент. Вечером, когда мать пришла домой и

услышала об этом, она рассердилась.

— Свен! — сказала она, — тогда сделай свою лодку чуть поменьше, расчисти наш подвал и строй ее там! А весной мы ее вытащим.

Подвал был не очень большой, но вполне отвечал моим потребностям. Но была и проблема. Наш старый дом стоял на прочном фундаменте со стенами из доброго шведского гранита толщиной 3 фута. Вниз, под землю, подвал уходил на 4 фута. Со двора вниз к нему вели несколько ступенек и небольшая дверь в стене. Именно и только через эту дверь должна была пройти лодка. Таким образом, основным требованием к дизайну океанской яхты стала возможность пропихнуть ее наружу через нашу подвальную дверь.

В конце концов я решил, что корпус будет длиной 20 футов и шириной 5 футов 8 дюймов. Лодка будет двухмачтовой, со свободно стоящими мачтами и люгерным (рейковым) вооружением. Вместо киля у нее будет шверт, чтобы уменьшить осадку. Технология постройки — холодное формование, я научился этому делу на верфи Southerly.

На днище сделаю запирающиеся ящики для продуктов и прочего имущества, что понизит центр тяжести, а в шторм мои припасы будут надежно закреплены и не разлетятся по всей каюте. Высота в каюте выходила 3 фута, кроме небольшого прохода посередине. Лодка должна быть непотопляемой, поэтому первые и последние по длине два фута будут заполнены пенопластом. Кроме того, сделаю пенопластовую изоляцию толщиной полтора дюйма по всему корпусу: для тепла и добавления плавучести.

Работа началась 21 июня 1971 г. Самый светлый день в году, праздник, который отмечают повсюду у нас в Швеции.

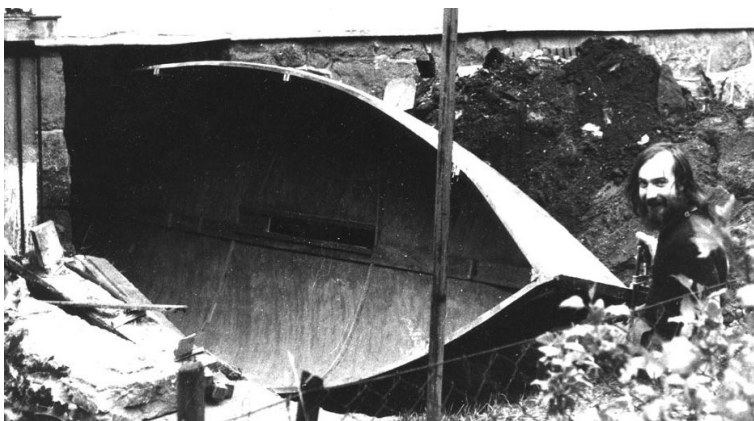
Я назвал лодку BRIS, что по-шведски значит бриз, легкий ветер. Так же и с похожим написанием это слово звучит на немецком, французском, испанском и других языках, так что объяснений не требуется. А то уже устал объяснять, что означало название предыдущей лодки.

Как это обычно бывает, постройка лодки потребовала гораздо больше времени и усилий, чем планировалось, тем более, что мои средства были весьма ограничены. Прошла осень; перед рождеством вернулся Алан. Во Флориде он продал нашу шхуну из старого парового катера, что существенно пополнило бюджет. Я вернул занятые у матери деньги на билет из Рио, и мне хватило средств на работу до весны. По мере того как дело двигалось, в подвал заглядывало все больше народу. Лодка постепенно росла, занимая все больше места, и даже самые деликатные визитеры принимались комментировать уменьшение вероятности ее вытаскивания наружу. Пошли рассказы о чуде, который построил в подвале лодку, да так и не сумел извлечь ее оттуда на свет божий.



Наконец, в начале октября наступил день финала. Надстройка была отсоединена, дверь подвала снята вместе с рамой. Оказалось, что один из гранитных блоков немного выступает, и его пришлось стесать. Недалеко от нас работал экскаваторщик, который за выставленный бакшиш (килограмм кофе) вытащил своим агрегатом каменные ступени и прокопал на дворе канаву до подвальной двери. Затем за дело взялась компания друзей, и мы выпихнули лодку наружу.

К



моему ужасу, на воде обнаружилась течь вокруг швертового колодца. В этом году делать что-либо было уже слишком поздно, но после всех трудов я не мог больше терпеть, пока пройдет еще одна шведская зима. Ведь в это время я планировал уже быть у мыса Горн, борясь с ветром и волнами на пути в Тихий океан.

Немногие верили в мою удачу, а один практичный господин, однажды постучавший в дверь подвала, по видимому, верил в нее меньше всех. Этот добрый человек посещал меня несколько раз, давал советы и кое-чем помогал. Наконец, однажды он предложил сделку. Он даст мне тысячу долларов. Все, что я должен был за это сделать — отправиться в свое плавание. А он, с моего разрешения, застрахует мою жизнь на двадцать тысяч долларов, оформив страховку на свое имя. Я охотно согласился. В самом деле, что я мог проиграть? Сначала мы пошли к врачу, который выписал мне справку о состоянии здоровья. Потом — в страховую компанию. Я подписал бумаги. Вот и все.

.....



Наконец-то на Мадейре.

Во время одного из походов на почту я познакомился с Габи и Юргом, молодыми немцами. Они были туристами – «рюкзачниками» и путешествовали с палаткой по горам и вдоль сети красивых ирригационных каналов. Мы сравнили парусный и сухопутный туризм, и они вместе со мной пошли в гавань, чтобы взглянуть на лодку. Потом Габи сказала, что Юрг завтра уезжает, а сама она еще остается на некоторое время и будет рада снова меня повидать.

Я вовсе не собирался заводить шашни с подружкой другого парня, но, к своему стыду, промолчал. Когда они ушли, я еще подумал: довольно странно, что парень уезжает один. Может быть, поссорились? Не похоже, они были очень милы друг с другом.

Через несколько дней, вернувшись с рынка, я увидел Габи, которая ждала меня у ступенек пирса, где я оставил надувную лодку, мой тузик. Оказывается, ей очень любопытна лодка и вообще парусные путешествия, и она хотела бы побывать у меня на борту. Я спросил, а что насчет ее дружка? — и тут она рассказала, что это был ее старший брат, они с ним хорошие друзья и проводят вместе много времени. Мы разговорились; оказалось, она серьезно занимается математикой и даже начала делать в Геттингене кандидатскую.

Ну и дела. Очень немногие девушки интересуются математикой, а она к тому же была красивая блондинка, и ей было только девятнадцать. Впрочем, математика — дело как раз для молодых мозгов, ведь Ньютон написал свой главный труд в 22 года, а Эйнштейн в 25.

Наши отношения сразу наладились. Мы стали прогуливаться, оживленно обсуждая различия в интегралах Лебега и Римана, конформные преобразования и их важность для двумерного потока жидкости, комплексные переменные и функции Жуковского для преобразования круга в аэродинамический профиль. И еще множество столь же прекрасных и вдохновляющих вещей, которые я уже давно позабыл. Конечно, мы говорили и о путешествиях. О том, что с возрастом, когда появляются деньги, люди слишком устают, чтобы путешествовать, а сейчас, когда она молода и жаждет увидеть мир, денег едва хватает даже на то, чтобы ходить с рюкзаком.

Габи считала просто фантастикой, что можно путешествовать по всему миру на маленькой лодке лишь с помощью ветра и весла, и поверила в то, что такая жизнь должна быть очень чистая и здоровая.

Целый день мы провели вместе, а вечером я проводил Габи до ее гостиницы. На следующее утро она снова сидела на ступеньках пирса, а рядом стоял рюкзачок. Я погреб за ней. — Свен, сказала она, — это идиотизм, что я трачу остатки денег на отель. Если ты позволишь мне спать в лодке, на эти

же деньги мы могли бы купить немного еды на рынке и пару раз съездить куда-нибудь на денек. Автобусы тут дешевые, я бы показала тебе красивые места в горах. А когда придет твоя девушка, я вернусь в Германию к своей работе.

Ну... Яннике девушка свободная и современная, и когда мы встретились в Голландии, заставила меня признать, что ничего страшного, что у нее кроме меня есть дружок. Ведь ревность — буржуазное изобретение. Пускай теперь и она, в свою очередь, признает такое обстоятельство, как Габи у меня на борту, подумал я.

И я сказал: добро пожаловать на борт! Вдвоем время полетело еще быстрее.

Однажды ночью, когда мы с ней ужинали, по корпусу постучали. Я открыл люк и увидел рыбака, в лодке которого позади сидела Яннике. Она была очень рада меня видеть, правда, когда забралась в лодку и увидела Габи, радость несколько уменьшилась. Но девушки были вежливы друг с другом, и было решено, что сейчас слишком поздно пытаться искать для Габи отель. На «Бриз» было лишь одно спальное место шириной три с половиной фута, но ничего страшного: уляжемся потеснее, а завтра разберемся.

А утром Габи сказала: — Конечно, когда я сюда попала, то обещала уйти, когда ты приедешь, Яннике! Но ведь тогда я не знала того, что знаю теперь. Я так привязалась к Свену и «Бризу», свободная жизнь в маленькой лодке — это так прекрасно! Теперь я мечтаю об океанах и далеких странах, о всех захватывающих вещах, про которые рассказывал Свен. Не хочу назад в Германию, к буржуазному обществу и даже своей математике. Я тоже хочу пойти с вами!



Матросы и шкипер.

Свен и сразу две подружки — определенно, для такой маленькой лодочки как «Бриз» это было многовато. Но иногда судьба так поворачивает созвездия, что события оказываются вне нашего контроля. Когда Габи на несколько дней поселилась на лодке, я не думал, что это так изменит ее мечты и планы, но теперь уже чувствовал себя ответственным за нее. Конечно, и за Яннике. Хотя она и была смелой современной девушкой, не верившей в традиционные отношения, но я чувствовал, что все это несколько чересчур даже для нее. С другой стороны, нас ждет океанская волна. Кто знает, может быть, морская болезнь так или иначе заставит Яннике сойти на берег. После долгих размышлений мы решили попробовать. Девочки пошли на рынок и купили еду. Я тем временем очищал корпус от ракушек, ныряя в воду, а потом готовил лодку к отплытию после долгой стоянки. Когда все было подготовлено и уложено, мы сходили к таможенникам и взяли отход на Канарские острова.

.....

.....

Мыс Горн

Путь от Мар-дель-Плата до широты тридцать восемь градусов не занял много времени. Но дальше лежали ревущие сороковые с их штормовыми ветрами. Мало того, кроме ветров приходилось бороться с северным Фолклендским течением. Управление лодкой стало тяжелым, а продвижение — медленным. Пришлось испытать и переворот — однажды, когда мы шли в галфвинд, в борт ударил гребень большой волны. Нас положило на борт и перевернуло вверх ногами через другой борт.

Яннике заговорила первой.

— Свен, мы теперь попали в рай, — сказала она.

— Что ты имеешь в виду?

— Разве ты не слышишь, как играют ангелы?

И в самом деле, среди разгрома слышались прекрасные звуки, сакральная музыка Баха. Не потребовалось много времени, чтобы найти наш маленький магнитофон, ударившийся обо что-то кнопкой на крышке.

— Давай назад на землю, Яннике, — сказал я, — есть куча дел, которые надо сделать быстро.

За то короткое время, пока лодка была перевернута вверх дном, через четыре вентилятора и три люка внутрь попало много воды. Увы, Яннике не всегда прислушивалась к своему капитану и не закрыла малый люк. Вывалившаяся канистра с водой разбила один из барометров. Мои любимые книги, о которых я так заботился на протяжении многих лет, на память об этом ударе были разбросаны и залиты соленой водой.

Я быстро выбрался наружу, чтобы оценить нанесенный ущерб, и с облегчением увидел, что у нас всего лишь сломана оттяжка и вырван гика-шкот. Спустить парус удалось быстро.

В качестве плавучего якоря я выбросил с кормы на длинной веревке пару автомобильных шин, служивших кранцами.

Остаток дня мы занимались вычерпыванием воды, проникшей, казалось, всюду. Сменили мокрую постель, протерли консервные банки, чтобы сберечь от коррозии: заменить консервы нам было нечем. К ночи мы успели сделать основную работу, а шторм стал стихать.

На следующий день я сделал для люков и вентиляторов дополнительные уплотнения, а также гораздо лучше разложил и закрепил всякое имущество. Таким образом, наша мореходность была повышена насколько возможно.

Неделей позже последовало следующее испытание. Ветер долбил нас как молотком, но сначала это меня не особенно беспокоило: шквал как пришел, так и уйдет. Однако прошло полчаса, а ветер и не думал стихать, наоборот, усилился до какого-то безумия.

Стало понятно, что это что-то новенькое, чего еще не приходилось испытывать. Все паруса были уже спущены, шины отправлены на веревке за корму, и «Бриз» стабильно держался кормой к ветру. Я сделал все, что мог. Осталось залечь в койку и заняться чтением хорошей книги: Эрик М. Роджерс, «Физика для пытливого ума: методы, природа и философия физической науки». Большая, тяжелая книга. 778 страниц.

Через четыре часа нас снова перевернуло, на этот раз через нос. Но теперь вода внутрь не попала, «Бриз» остался сухим и в порядке. До вечера я сидел в нашей конуре и смотрел в иллюминатор. Вот огромный гребень навис почти над головой. Так, идем в кувырок, подумал я, но «Бриз» сделал какое-то змеиное движение хвостом и избежал нападения. Шторм продолжал свирепствовать всю ночь. Луны не было, в полной темноте мы могли только услышать рев накатывающегося гребня и потом почувствовать огромное ускорение, когда он нас захватывал. К четырем утра жестокий шторм ослабел до обыкновенного.

Погода была тяжелая, но не настолько, как я себе представлял. Если бы нас не опрокидывало всеми возможными способами, я бы не жаловался. Этот шторм оказался хорошим учителем и

дополнил мои теоретические соображения личным опытом. Появились новые идеи. Мысленно я уже нарисовал новую лодку и решил сделать новую попытку. Правда, это будет долгий путь — от нашего текущего местоположения около Горна до подвала в матушкином доме неблизко.

У нас возникла угроза нехватки воды, но решение есть всегда. На генеральной карте со статистикой погоды посредине огромного океана находилась маленькая точка: остров Тристан-да-Кунья. Место, самое изолированное от всего остального мира. Я слышал, что из-за действующего вулкана все население оттуда было эвакуировано. Неизвестно, живет ли там кто-нибудь сейчас и есть ли там вода. Но мы были в трудном положении и, хотя Тристан был очень далеко, он давал шанс.

Решение было принято, я поменял курс. Теперь можно было потравить шкоты и выжимать скорость, двигаясь на восток вместе с бравыми вестами. Прошло уже два месяца плавания в этих бурных водах, и настал день, когда я сделал последнюю серию измерений секстаном и сказал Яннике, что завтра мы увидим остров. У меня не было карт южной Атлантики к западу от Горна, но нужные координаты нашлись в приложении к 9 выпуску *American Practical Navigator* Боудича. Поселение Тристан на острове Тристан-да-Кунья находилось на $37^{\circ}03'$ южной широты и $12^{\circ}18'$ западной долготы.

Беспокоясь, я поднялся с рассветом. Погода была чудесна, видимость — бесконечна, и меня ждало самое прекрасное зрелище.

На фоне еще темного на западе неба встающее за кормой солнце первыми лучами освещало гору высотой 6700 футов и весь остров длиной 6 миль. Мы попали в точку.

.....

Почта на остров Святой Елены

Когда корабль ушел, он увез с собой и Яннике. «Бриз» ожидал долгий путь в бурных водах, и несмотря на всю ее храбрость и силу духа, я волновался, что с ней что-то может случиться. Мой план состоял в том, чтобы плыть обратно в Швецию и строить новую лодку, улучшив ее конструкцию. Путь предстоял очень долгий, и на нем можно будет увидеть много разных вещей. Я ведь не спешил. Первый переход предстоял по пути перелета птиц на север, на Святую Елену — 1700 миль.

Я предложил забрать с собой почту. Хотя почта только недавно пришла и была отправлена, это давало островитянам возможность ответить на письма на несколько месяцев быстрее. Раньше, когда на острове еще не были в ходу деньги, знаменитая «картофельная марка» для отправки письма оплачивалась четырьмя картофелинами.

Поскольку я стал почтальоном, по традиции в дополнение к мешку почты получил в награду мешок отличной тристанской картошки.

Переход обещал быть тяжелым, и я сделал все мыслимые приготовления. В понедельник 15 июля, в середине темной зимы южного полушария, «Бриз» снова был на воде, и его мачта стояла на месте. Лодка с четырьмя сильными гребцами взяла меня на буксир и оттащила от берега. За поясом ламинатории буксир был отдан.

Еще несколько минут, и паруса поставлены. «Бриз» сразу же взял хорошую скорость, и через несколько часов заснеженная



вершина горы по корме начала погружаться в воду. За коротким зимним днем пришла темнота, и на следующий «Бриз», я и мешок с почтой были одни среди океана, держа курс на Джеймстаун, Св. Елена.

Я знал, что первая тысяча миль будет тяжелой, но потом рассчитывал на хорошую погоду. Остров Святой Елены расположен в полосе юго-восточных пассатов, где нет штормов и ураганов. Чтобы выбраться из пояса штормов, я гнал упорнее, чем когда-либо, рифясь лишь при крайней необходимости. Во время штормов конечно было много дикой скачки. Хуже всего оказался появившийся в такелаже не прекращавшийся пронзительный визг, от которого вся лодка вибрировала иногда по два-три дня. Время от времени лунной ночью я вставал и по несколько минут сидел у окошка своей конуры, с удовлетворением наблюдая, как замечательно ведет себя лодка в диком море.

Одной из темных безлунных ночей мне довелось пережить самый страшный момент за все плавание. Я мирно спал, мне снилась уехавшая Яннике. Сладкие грезы были прерваны могучим ударом, подбросившим «Бриз» вверх, и мы тут же плюхнулись дном. Никакого шума и скрежета не было; я понял, что это была мягкая живая масса. Мы натолкнулись на кита, одного из тех здоровенных молодцов, что приходят в холодное время года от берегов Антарктики.

Островитяне Тристана предупреждали меня о китах, давая советы из своего опыта. Один старик сказал, что, когда киты поблизости, лучше уйти на мелководье, они не будут преследовать. Но я был в сотнях миль от ближайшего берега, так что последовать совету было бы нелегко. Впервые я не знал, что делать, и на самом деле был в панике. Страх заставлял метаться (вернее, ползать) в лодке туда-сюда и прикидывать к окну каюты, пытаюсь что-нибудь рассмотреть в полной темноте. Шли минута за минутой. Кит меня больше не трогал, и сердце медленно вернулось к нормальному ритму. Я подождал еще немного, убедился, что лодка не дала течь, и вернулся в кровать, донельзя довольный своей работой,

прочным и легким корпусом «Бриза» с тройной оклейкой. Слава холодному формованию. Но как я ни пытался вернуть мой сладкий сон — увы.

День шел за днем, мы двигались к цели. Курс был проложен немного к востоку от острова Св. Елены, чтобы иметь его с подветренной стороны. Чем больше было продвижение на север, тем теплее становилась погода, тем больше одежды можно было снять. В полосе юго-восточных пассатов я был уже голый и счастливый.

Наконец однажды вечером, перед заходом солнца, на горизонте показалось нечто серое и едва видимое. Проявился и медленно-медленно стал подниматься из воды слабый контур Святой Елены. Я лег в дрейф, но ночью часто просыпался и проверял, не несет ли меня какое-нибудь странное течение к берегу.

Утром я поднялся рано, полный радостного возбуждения.

Остров был все еще далеко, но виден теперь хорошо. Так вот где провел в изгнании свои последние годы Наполеон.

Остров Св. Елены гористый, с крутыми берегами. Высадка на него возможна в нескольких местах, но защищенной гавани нет. Благодаря стабильности пассата это не беда, не проблема остановиться с подветренной стороны острова. «Бриз» простоял так три месяца.

Около трех часов дня я прошел руины укреплений на мысу и был в бухте Джеймстауна.

.....

.....

В тесном яхтенном обществе Ньюпорта я стал известной персоной, и меня начали приглашать на вечеринки. На одной из них я познакомился с Диком Ньюиком, яхтенным конструктором, который разрабатывал концепцию многокорпусников и построил несколько замечательных лодок. Среди них было 40-футовое проа «Чирс», под управлением Тома Фоллета занявшее третье место в трансатлантической гонке одиночников 1968 года. Это было событие, удивившее яхтенный мир.

Поскольку я тоже строил себе проа, концепция этих судов меня очень интересовала, и я с большим интересом прочел книгу Ньюика «Проект Чирс». До этого я уже встречался с Фоллетом, меня представили ему в марине, и я пригласил его осмотреть мою лодку. Наверное, «Бриз» произвел на Тома хорошее впечатление — он сказал Дику, что я хорошо построил лодку. Дику нужны были помощники для постройки серии из трех небольших тримаранов класса Val, которые должны были участвовать в гонке одиночников 1976 года. Он жил в Марта-Вайнард на острове Вайнард Хейвен к югу от Бостона. Там было много марин, пляжей, живописных мест — в общем, летний курорт для богатой публики. Здесь снимали фильм «Челюсти»; достопримечательностью являлся также мост, на котором попал в аварию Эдвард Кеннеди.

Дик предложил пойти к нему на работу. Мне это было очень интересно, но ведь у меня не было разрешения на работу в Америке. Когда он сказал, что об этом можно не беспокоиться, я тут же согласился.

Поскольку он был известным конструктором и строителем, я ожидал увидеть в крупную компанию и был поражен, узнав, что он работает в маленькой комнате у себя дома и сарае во дворе. Лодки строились в гараже силами двух парней, которые вскоре стали моими друзьями. Эти ребята уже заслужили славу, построив лодку, которая гарантированно должна была утонуть. Ту самую, которая использовалась на съемках «Челюстей».

Условия здесь были примитивными, зато концепции и технологии — передовые. Мое яхтостроительное образование сделало мощный рывок вперед: я познакомился с эпоксидными смолами, кевларом и углеродным волокном. Я узнал, как делаются полномасштабные модели, потом матрицы, и, наконец, в них формуются композитные корпуса.

Дик многому меня научил и во многом помог. Он брал меня с собой, выходя на своем парусном тримаране, познакомил с важными людьми, дал мне инструменты и материалы для работ на «Бризе». Самым важным усовершенствованием стала система вентиляции, которая не пропустила бы внутрь в воду даже при переворачивании лодки.

Я провел в Ньюпорте лето, осень и зиму. Жил в своей лодке; в холодные месяцы я отапливал «Бриз» тостером, купленным в комиссионном магазине за один доллар. За еще один доллар я получил старый проектор для слайдов, который понравился мне простотой и маленькими размерами. У него не было магазина для рамок, каждый следующий слайд надо было вставлять вручную. Два доллара были потрачены не зря. Теперь, когда меня приглашали на вечеринки, я брал по просьбе хозяев слайды и устраивал шоу с рассказами о путешествиях. Я ведь всегда был немного клоуном. Время летело быстро.

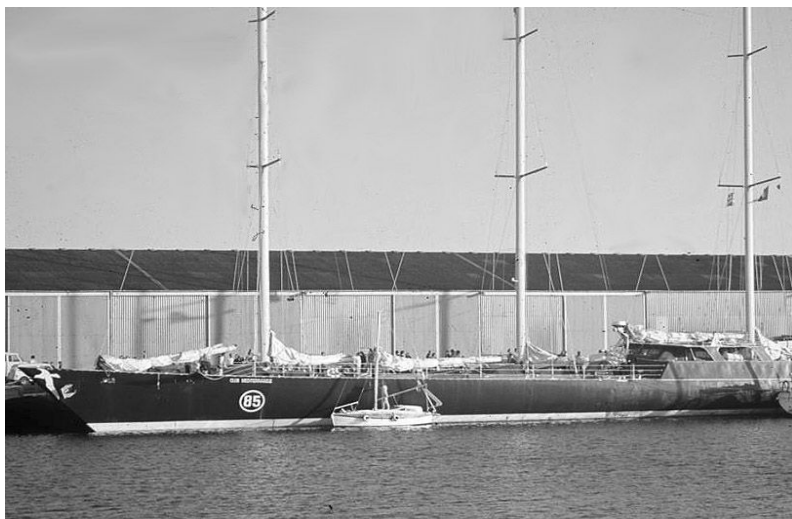
У меня уже были, как я считал, хорошие идеи о том, какой должна быть следующая лодка. Уже много лет я не видел мать, и вот теперь решил плыть обратно в Швецию и дома заняться новым строительством.

В середине марта я вышел из Марта-Вайнарда и направился между Нантакетом и Кейпкодом. Легкий ветер нес «Бриз» вперед, видимость была хорошей. К ночи я уже прошел последние буи и был в открытом море. Тем временем ветер усилился до штормового. Я был на мелководе банки Сен-Джордж, на котором быстро поднялась очень крутая волна. Ночью лодку перевернуло. Неважное начало. Меня не зря предупреждали, что северная Атлантика в этих широтах и в это время, когда зима не хочет уступать дорогу весне, может

быть жестока. Но я полностью доверял лодке и продолжал путь, хоть и был мокрым и замерзшим.

Почему-то мне очень не хотелось, чтобы плавание на «Бризе» подошло к концу. Чем больше я приближался к Швеции, тем больше находил причин, чтобы отсрочить финиш. Сначала я остановился на Азорских островах и провел некоторое время в этом чудесном месте.

Когда «Бриз» зашел в Плимут, порт был полон яхтсменов-одиночников, готовившихся к OSTAR-76. Я сразу же уведомил организаторов, что не собираюсь участвовать в гонке и, кажется, они вздохнули с облегчением. Явным фаворитом был француз Ален Кола, победитель предыдущей гонки 1972 г. В тот раз он шел на тримаране *Pen Duick IV*, а теперь — на гигантской, 72-метровой яхте *Club Méditerranée*. Мы были знакомы заочно: Ален тогда работал в издательстве и интересовался публикацией истории моих приключений. Он пригласил меня на обед и провел по своей яхте, в помещениях которой можно было бы разместить сотню таких лодок, как «Бриз».



Встреча в Плимуте.

Потом я провел несколько недель в Норвегии, и, наконец, потихоньку подошел к родному острову Брэнно. Я был счастлив увидеть маму. Она рассказала, что из газет все время звонят и интересуются моим плаванием. Через несколько дней я отплыл в город, чтобы пообщаться с прессой. Никогда ни раньше, ни позже парусный спорт и плавания не были в Швеции так популярны, как в том, 1976 году. Каждый швед просто должен был иметь парусную лодку; о яхтах говорили по радио и показывали их по телевизору. Я вернулся как раз в разгар всей этой эйфории. Кое-кто из считавших меня никчемным неудачником теперь сменил мнение и зауважал талантливого мореплавателя Свена. Что ж, я был рад таким переменам.

.....

Многие говорят, что малые лодки не обеспечивают комфорт. Надо признать, что они правы. Но излишний комфорт лишь делает человека ленивым, ожиревшим и скучающим. Зато активное парусное плавание в любую погоду на маленькой лодке стимулирует и тело, и душу.

Я стараюсь делать свои лодки максимально надежными и безопасными, и все же на океанских волнах стопроцентная безопасность невозможна. Да, авария может случиться. Но на суше я чувствую себя менее защищенным. Плывая в своей лодочке над морскими глубинами, я вне досягаемости многочисленных опасностей жизни на берегу. Вопреки широко распространенному мнению, я уверен, что, уходя в море, увеличиваю свои шансы на долгую и здоровую жизнь.

Regards, Yrvind