

A sailboat with two large sails is on the water. The sun is setting in the background, creating a warm orange and yellow glow. The sky is a mix of blue and purple. The water is calm, reflecting the sunset colors. The sailboat is in the foreground, slightly to the left. The title is written in large, white, stylized letters with a black outline.

Ковчег для Робинзона

все о жизни морского кочевника

По материалам книги
Кеннета Ньюмейера

Кеннет Ньюмейер

Ковчег для Робинзона. Все о жизни морского кочевника

*Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=8869918
Кеннет Ньюмейер, Ковчег для Робинзона. Все о жизни морского кочевника: ИД «Моя планета»; Москва; 2013
ISBN 978-5-905445-06-4*

Аннотация

Руководство по обустройству жизни на лодке, которая стала плавучим домом в океане. Надежная и мореходная парусная яхта может не только перенести свой экипаж в любую точку на Земле, но и стать уютным жилищем, спасительным «ковчегом» на случай кризиса, социально-экономических или техногенных катастроф на берегу. Автор делится опытом современного морского Робинзона: как с помощью энергии Солнца готовить пищу и получать пресную воду, как зарабатывать на жизнь в чужих краях, как заготавливать и хранить продукты, какие водоросли собирать и сколько разных блюд можно из них приготовить, как вырастить на борту настоящий урожай. В книге много практических решений, которые пригодятся яхтсменам, совершающим дальние плавания, или тем, кто подолгу живет на лодке. Но главное в книге даже не опыт выживания, а опыт

воплощенной Мечты о Свободе и гармонии с миром, в котором смекалка и умения гораздо дороже денежных бумажек и даже золота.

Содержание

Введение	7
1. Морская усадьба	14
2. Ресурсы и финансы	26
Конец ознакомительного фрагмента.	31



Кеннет Ньюмейер
Ковчег для Робинзона.
Все о жизни
морского кочевника
По материалам книги
Кеннета Ньюмейера
«Sailing the Farm»

© Издание на русском языке ИД «Моя Планета» 2013

По материалам книги Кеннета Ньюмейера «Sailing the Farm»

* * *

*Ковчег для Робинзона
Одна лишь беспредельность впереди,
Непостижимы бездны и пространства,
И странны лица там, и странны те пути.
К далеким именам протянется пунктир
На картах, где еще видны
Следы отважных, лучший ориентир.
Их голоса зовут – да, верно, путь опасен,
Только смерть
Вольна бродить и дома у тебя,
Под ручку со своей сестрицей, скукой.*

*I see before me fathomless depths and far fung
distances – vastness beyond vast.
I see names of places, transcendental spaces, strange
faces.
I see routes across the earth, well tracked routes of
famous men, men saying “Come, I have been here, the
way is not safe, but Death stalks surely where you now
reside – and boredom – Death’s brother*

Введение

Когда мне исполнилось 15 лет, я уже твердо знал, что когда-нибудь стану моряком. В тот год отец купил 27-футовый бристольский шлюп, и эта лодка стала для меня настоящим кораблем, а река Гудзон, на которой мы жили, – морем. Наша семья и друзья совершали плавания в Вест-Пойнт, вдоль побережья Новой Англии и даже до мыса Кейп-Код, Блок Айленда и других столь же далеких и экзотических мест. Это была очень хорошая лодка с неплохими парусами, но она слушалась только одного отца и не признавала за румпелем никого другого.

Для меня уже тогда красота плавания значила гораздо больше, чем спортивная сторона занятий парусом: я начал понимать, что парусник может быть местом для жизни. Путешествуя под парусами в этом беспокойном и изменчивом мире, можно жить, работать, делать открытия, отдыхать.

Через два года я стал счастливым обладателем своей собственной лодки: новенького 30-футового красnodеревяного шлюпа по проекту фирмы «Спаркмен и Стефенс».

Построил яхту наш сосед Фред Бергер. Когда он решил взяться за это дело, мне было всего три года. Начал он с того, что спилил на материал для будущей яхты несколько мешавших ему дубов на заднем дворе и приступил к сушке древесины. Прошло шестнадцать лет, но, увы, постройка так и

не завершилась. Интерес Фреда к судостроению иссяк, и он уступил мне свою несбывшуюся мечту. Летом я как следует поработал над оснасткой, и вскоре нью-йоркская гавань и мисс Свобода остались у меня за кормой.

Мы с *Салу* (*Salu*) шли на юг и зашли мы далеко. Обошли все Багамские острова, заходили в Ки-Уэст во Флориде. Погода была прекрасна – лучший сезон, мне еще не было девятнадцати... Индиговые воды, чужие земли, пустынные острова. Каждую ночь ужин из омаров и морских окуней. Я тоже попался на крючок: зацепило. Сомнений не было, именно такой образ жизни мне по душе больше всего.

Но у *Салу* оказалось слишком много недостатков для океанских плаваний. Ведь она была разработана как быстрая прогулочная лодка для выходных дней. Ширина семь с половиной футов была маловата, а парусное сооружение слишком высоко. Лодка очень чутко реагировала на любое усиление ветра, а в свежую погоду начиналась адская скачка. Живой характер лодки радовал и добавлял адреналина, когда надо было пересечь Гольфстрим, но в долгом плавании начинал несколько утомлять. Через год и 7000 миль после приобретения *Салу* мы с ней расстались: я удачно продал лодку в Майами, получив хорошую прибыль.

Следующие несколько лет мне не пришлось ходить под парусом и даже ступить на палубу. Я гонял по всей Америке на мотоцикле, жил в коммунах в Орегоне и Калифорнии, работал в магазинах здоровой пищи, изучал эзотерические

практики.

Но постепенно в голове зрела идея, что для моего мобильного образа жизни парусник может быть лучшей подвижной платформой, притом самодостаточной. Созрев, идея сконденсировалась в *Кона Хай (Kona Hige)* — 30-футовую лодку с вельботной кормой, шириной 10 футов и водоизмещением 8 тонн. После года строительно-восстановительных работ (план был на два месяца!) я снова отошел от причала на Гудзоне и потихоньку двинулся из нью-йоркской гавани, над которой в этот день крутилась снежная метель.

Путешествуя по южным и западным островам Карибского моря, я узнал и начал применять много методов, которые можно объединить словами «возобновляемое морское хозяйство». Специальные банки и лотки поставляли на камбуз свежую зелень. Экипаж в моем лице занимался бизнесом, ведя меновую торговлю с аборигенами. В обмен на всякие промтовары мы получали топливо, краску, продукты и т. д. На Ямайке я иногда зарабатывал по сто баксов в день, катая туристов.

Я понял, что крейсерское плавание на яхте — не обязательно 10-дневный отпуск, проводимый в монотонной работе на замороженном севере. Было бы желание, а благодаря разумному планированию и доступным заработкам вольное плавание может продолжаться сколько угодно. Я провел как океанский житель два года, но потом потянуло на берег — хотелось получить образование, набраться опыта сухопутной

жизни, да и личной жизнью пора было заняться.

Я продал *Кона Хай*, рассчитывая посмотреть на мир, находящийся за пределами пешеходной прогулки от причала. Но вскоре после этого один из моих друзей, Марк, стал рассказывать о возмутительно замечательной лодке, которую выставили на продажу на острове Сент-Люсия. Я отвечал, что никакая лодка на ближайшие несколько лет мне не нужна, но он не мог остановиться и прожужжал мне все уши. 40 футов длиной по палубе, 12 футов ширины, 6 – осадка, водоизмещение 18 тонн. Корпус из оцинкованной стали, голландский проект и постройка. Дизель, каюты из красного дерева, топливные и водяные танки на 1000 миль ходу, душ с горячей водой, стерео и т. д. и т. п. И всего за 24000 \$!

Короче, через неделю я был на Сент-Люсии. Раз уж я лодочный наркоман, зачем зря мучиться. Черт возьми, почему бы не взять эту лодку?

С легким попутным ветром мы прошли под парусами вдоль Антильских и Багамских островов в Майами, где начался ремонт и доработка. Вместо передней каюты я устроил на *Ла Лайонс (La lionesse)* настоящий парник. Оборудовал систему сбора пресной воды, солнечный опреснитель, емкости для хранения продуктов, в том числе с использованием инертной азотной атмосферы. Потребности в электричестве должны были покрывать генератор на главном двигателе и солнечные панели на крыше каюты. Я не хотел возвращаться на сушу, пока для этого не будет особо привлекательных или

занимательных причин.

Ла Лайонс была лабораторией, где я применил все идеи и технологии, наработанные на предыдущих лодках. Единственное, чего я не мог получить или сделать сам в плавании – дизтопливо и пропан. Скажете, ничего страшного для парусника? Так-то оно так, но все же я понял, что совершил ошибку, выбрав в качестве платформы для системы жизнеобеспечения тяжелый мотосэйлер. Да, тут была не каюта, а целая гостиная или даже пещера. Но для того, чтобы эта машина двигалась, требовался почти штормовой ветер или целый бак топлива. Под мотором при скорости 4 узла расход топлива составлял 550 л на 1000 миль. Для такого судна это неплохо, но я твердо решил: моя следующая лодка будет не такая большая и только с маленьким вспомогательным двигателем, а может быть, и вообще без него.

Вместе с *Ла Лайонс* мы прошли около 20000 миль, побывав на Багамских островах, в восточной и западной части Карибского моря и на Тихом океане. В то время я стал истовым вегетарианцем и не ел даже рыбу: мне хватало овощей, фруктов и орехов. Торговля этими же продуктами успешно пополняла мои финансы. Кроме того, я продавал местным жителям и другим яхтсменам рыболовные снасти, цифровые часы и всякие мелочи. Такая жизнь могла продолжаться бесконечно, но через два года я решил дойти до Сан-Франциско и там выставить лодку на продажу.

К несчастью, у небес были другие планы. В 350 милях к

югу от Сан-Диего, когда я собрался зайти для дозаправки в одну из редких гаваней на побережье Нижней Калифорнии, нас прихватил шторм. В два часа ночи, в тумане *Ла Лайонс* выбросило на скалы. Остаток ночи я провел на мокрых камнях. Наконец пришел рассвет, и ситуация стала ясна.

Стальная обшивка толщиной 4 мм не выдержала нескольких часов мощных ударов об острые камни. Моему прекрасному и крепкому кораблю пришел конец. Я смог лишь спасти моего товарища в плавании – попугая да захватить рюкзак с кое-каким оборудованием и сувенирами на память. Еще предстояло взобраться на поднимавшиеся за узким пляжем 1000-футовые скалы, а потом пройти около 50 миль по одной из самых мрачных пустынь мира... Занавес.

Так что насчет следующей лодки? Она по-прежнему у меня в голове, и уже есть несколько эскизов на чертежной доске. И есть имя: *Фьюсейки (Fuseiki)*. Это 40-футовый тримаран из эпоксидного многослойного пластика с вооружением кеч. Небольшое водоизмещение, отличный ход под парусами и экономный под мотором. Ее легко будет поднять на берег для ремонта, а внутри и на палубе будет много места для семьи океанских кочевников, связанных лишь одним обязательством: жаждой свободы.

Надежный двухцилиндровый дизель обеспечит нам ход в узких местах, водяная турбина, ветрогенератор и солнечные панели – электричество, необходимое для приборов, света, радио, музыки, на камбузе и в мастерской. Два солнечных

опреснителя позволят не экономить пресную воду, а на корме под прочной прозрачной крышей из поликарбоната расположится биоферма. Это будет маленький зеленый садик с рассадой, ростками пшеницы, клубникой, помидорами, грибами, аквариумами для спироулины и т. д. Зачем ходить голодным? А консервы я бросил есть давно!

Существуют технологии, позволяющие получать из водорослей и сточных вод метан, или из тех же водорослей и других продуктов – спирт и то, и другое – топливо, которое можно использовать для двигателя. Я хочу приспособить такое оборудование для установки на лодке.

Чтобы продолжить следовать выбранному образу жизни независимых океанских путешественников, нам нужно еще много знаний. Как можно собраться куда-то пойти, когда цена топлива зашкаливает, и если его вообще можно найти? Сжатие тисков дефицита разного рода неизбежно, поэтому идеи самодостаточности и независимости пора превращать в реальность.

Конечно, можно походить под парусом на выходные или просто потусоваться в марине... тогда жизнь так и будет идти там, а не здесь.

1. Морская усадьба

На протяжении всей истории человечества море дает людям обильные богатства своих вод и возможность преодолевать большие расстояния. Люди жили на море с начала времен и будут продолжать жить на море до тех пор, пока живут на этой планете: воды на ней хватает.

В мире бушуют экономические кризисы, гражданские беспорядки, войны. Но что все это значит для моряка, у которого есть все, что нужно для жизни, а берег остался где-то далеко за горизонтом? Слушая новости по радио, можно подумать: ну и бред, тьфу, приснится же такое...

Но здесь и сейчас реальность, а не сон! Великие облака посылают ветер высоким мачтам, несут твою яхту через сверкающие голубые волны, а вокруг только бесконечный простор открытого моря. Это твой собственный маленький мир. На борту есть все, что нужно для жизни, есть карты, чтобы идти, куда угодно, где есть шесть футов воды. Запасы продовольствия и пресной воды позволяют не опасаться дефицита, можно провести в океане хоть целый год, не видя земли и не будучи замеченным с земли. Если захочется, конечно, можно сойти на берег, но необходимости в этом нет. Есть независимость и свобода следовать только своему выбору.

Политические и экономические прогнозы обещают бу-

рю, которая может разрушить любой корабль, если он не подготовлен как следует. Когда метеослужба обещает через несколько дней ураган, мы торопимся проверить, хорошо ли задраены люки, в порядке ли снасти и якоря. Но вполне возможно, курс пересечет буря другого рода. Еда, жилье и безопасность находятся под угрозой чрезмерно высоких цен, острого дефицита или даже войны. Социальные катаклизмы могут привести к тому, что придется полагаться лишь на свою способность обеспечить семье пищу, кров и защиту.

Как можно подготовиться к встрече с таким штормом? После многих лет плаваний я выучил урок: самое безопасное место на планете – океан. Берег несет разрушение, и речь здесь не о том, что лодку может разбить о скалы.

На суше невозможно бродить, руководствуясь лишь своей интуицией, свободно перемещаться в такие места, где еда почти или вовсе бесплатна, наконец, жить без всевидящего ока «большого брата». Налог на недвижимость, налог с продаж, налог на прибыль, социальный налог и т. д. и т. п. Оставьте все это! Берите лодку и берите курс в открытое море.

На том этапе, на котором сейчас находится эволюция человеческого общества, судно – лучший вариант собственного хозяйства. Участок где-нибудь на холмах нельзя перенести, если экономическая или политическая обстановка в стране станет угрожающей, а лодка доставит вас в любую страну мира. Даже если она стоит на одном месте, вы хотя

бы экономите на налогах на землю и недвижимость. Электроэнергия и тепло расходуются на небольшом судне гораздо экономнее, чем в обычном доме. Если вы живете на судне, вам ни к чему автомобиль, нет и всех затрат на него; затраты на дурацкие теперешние «развлечения» и отдых тоже меньше иссушают ваш бумажник.

Парусная лодка тихо и незаметно приходит в гавань и уходит в море. Это столь невеликое событие, что никто не заметит его в водовороте страстей и стога скрипок безумного оркестра, играющего на пиру во время чумы. В мире все еще много необитаемых островов и прекрасных берегов, где можно жить по-королевски, просвещенным и справедливым правителем дикой страны. К тому же во вполне комфортном, оборудованном по вашему желанию автономном дворце. Ладно, пусть в жилом модуле. Ваша мобильная жилая капсула может по желанию перенести вас, куда угодно, силой ветра. Можно, подобно большинству мореходов минувших времен, стать купцом. Запастись товарами, хотя бы сушеными фруктами или дарами моря, и странствовать по свету, меняя и торгуя без участия государевых вымогателей и надсмотрщиков.

Сотни и тысячи миль береговой линии на Аляске и в Канаде практически пустынные. Это прекрасные места, изобилующие лососем, морепродуктами и другими дарами природы. Вы можете не встретить там другой живой души на добрую сотню миль. Почему? Люди еще не научились хорошо

приспосабливаться к здешней природе, которая иногда бывает очень сурова. Но на лодке можно провести здесь лето, а потом, не дожидаясь, пока жизнь замрет на долгую зиму, а прибрежные бухты покроет лед, отправиться вместе с гусиными стаями на юг.

В Тихом океане есть сотни больших и малых островов, посещаемых лишь изредка или вовсе необитаемых, поскольку, по современным понятиям, там нет условий для хорошей жизни. В поисках своего кусочка мечты XX века население стекается в большие портовые города. Нельзя сказать, что они покидают райские места, укомплектованные прозрачными горными ручьями и танцующими юными девами. Некоторые из таких островов – всего лишь крошечные атоллы, едва поднимающиеся над водой. Но собственная система жизнеобеспечения, созданная на основе достижений современной цивилизации, позволит вашей семье жить с комфортом даже в таких уголках мира, которые сами по себе довольно негостеприимны. Понятно, этот образ жизни не для тех, кому интереснее всего на свете последние шедевры Голливуда и новые модели автомобилей.

Ну как, в таком варианте идея бродячей жизни звучит неплохо? Многие уже выбрали этот путь, а другие торопятся подобрать себе надежное судно. Но нужно очень многому научиться, чтобы сделать океан своей фермой и «все свое носить с собой».

Дом в океане – возможно ли это в реальности, можно ли

так жить? Далеко от берегов или рядом с ними? И что это будет за жизнь? Придется ли отдавать все силы суровому труду и борьбе за выживание для того лишь, чтобы убежать от давления и требований окружающего мира? Будет ли это лишь краткой передышкой, отпуском, а потом из рая придется вернуться в чистилище и зарабатывать на жизнь? Или вы стремитесь к тому, чтобы никто вас не трогал, и будь что будет?

Во всяком случае, многие из тех, кто бывал в море, часто подумывали о том, как славно было бы продлить это время своей жизни. Но я не имею в виду переходы между береговыми в прямом и переносном смысле «заправками», на которых можно воспользоваться своим банковским счетом. Идея в том, чтобы восстанавливать все нужные ресурсы и создавать новые прямо в море. Расти, учиться и жить в море, выбранном своим домом.

Несколько миллионов лет назад обитавшие на Земле существа были великолепно приспособлены для жизни в океане, покрывающем большую часть планеты. Я не очень понимаю, почему жизнь так настойчиво ползла вверх, на сушу. И почему, если человек – царь природы и самое разумное существо, дельфины и киты так манят нас обратно в море. Да, земля прекрасна и на суше много всего... можно было бы искренне рекомендовать всем жить на суше. Но может случиться так, что берег станет приемлемым местом лишь для коротких визитов.

Чтобы перейти от хорошо знакомого мира к жизни в новом окружении, нужно много новых знаний и навыков, нужно многое поменять в себе и своих привычках. Для этого есть два пути: учиться у природы и экспериментировать самому.

Попробуем непредвзято взглянуть на привычки и образ жизни, которые привязывают людей к суше.

Человек – единственное животное, подвергающее свою еду тепловой обработке. Неужели мы так сильно отличаемся по своей физиологии от остального животного мира, что удовлетворение нашей потребности в пище требует особых технологий? Действительно ли необходимо тратить часть жизни на то, чтобы заработать на топливо, на котором будут сварены обед и ужин? Думаю, нет. Но кухня и горячая еда – один из канатов, которыми мы привязаны к берегу.

Идем дальше. Раз плита и готовка – лишь пустая трата энергии, надо ли при подготовке к плаванию тащить на борт огромное количество консервов с уже сваренной едой? Не раз, помогая друзьям готовиться к длительным круизам и океанским плаваниям, я перетаскал много банок и бутылок. Но зачем тащить столько в маленький плавучий мирок, где каждый дюйм места и каждый грамм груза дорогого стоят, где, наконец, каждый доллар на счету?

Конечно, консервированные продукты хороши – они вкусны и позволяют разнообразить стол в долгом плавании. Но консервы не могут конкурировать по питательности и

пользе со свежими продуктами. Неужели кто-нибудь решит, что банка зеленого горошка лучше пригоршни свеженького прямо с огорода? Мы дважды напрасно тратим энергию для того, чтобы ухудшить качество пищи: когда консервируем ее и перед тем, как съесть.

Термическая обработка разрушает или ухудшает пищевую доступность содержащихся в еде витаминов, энзимов, белков. Поскольку биологическая ценность пищи уменьшается, организм нуждается в ее большем количестве.

На лодке нет места, чтобы организовать полный пищевой цикл, поэтому еду и энергию надо расходовать экономно. Никто не выливает за борт топливо, так почему бы не перестать тратить топливо на камбузе и есть поменьше, зато свеженького?

Есть множество невероятно вкусных и питательных блюд, не требующих жарки и варки. Любые семена, зерно, бобовые, орехи вместо варки могут быть пророщены, что сохранит и топливо, и биологически активные компоненты – витамины и энзимы. Сухие семена за несколько дней могут стать овощной рассадой и послужат здоровой основой для морской диеты. Семена легко хранить, а после проращивания из них можно приготовить чудесные свежие салаты, молочко и сыр, хлебцы, соки и еще много всякой вкусной всячины. Запаса в сотню килограммов семян и сухофруктов семейному экипажу хватит на то, чтобы обойти вокруг света. И не понадобится долго лавировать ради захода... в супермаркет, что-

бы запастись очередным ящиком консервов, привезенных с другого материка.

Кажется странным, что многие люди перекраивают ради мечты о море свою жизнь, но так и не понимают, что море – иная жизненная среда, и она требует адаптации к себе. Морское плавание – прекрасная возможность расширить свои горизонты во многих отношениях. Оно будет учить упрощать свою жизнь и отказываться от старых привычек, которые связывали вас еще вчера.

Все меняется. Движение звезд и волн, смена погоды несут нас и все больше вовлекают в естественные пути природы. Одни жизненные модели требуют для своей стабилизации все больше и больше энергии, другие – все меньше и меньше. Как правило, проблемы имеют несколько путей решения, какой-то из которых может оказаться неожиданно легким. Но человек бывает настолько во власти привычного мышления, что не видит очевидного. Можно влезть на столб и спуститься с другой стороны, а можно обойти его сбоку. Результат будет одинаков, но затраченные усилия несколько разные.

В конечном счете эффективность тех или иных способов создания желаемой жизненной среды определяется экологичностью этих способов. Сегодня выбор ресурсов и эффективных технологий велик как никогда раньше и позволяет многого добиться даже в ограниченных условиях. Система жизнеобеспечения тем ближе к идеалу, чем более замкнутый цикл в ней организован и чем меньше получается отходов

и мусора.

Человек оказался существом, наиболее приспособленным для жизни на нашей планете. Не будучи видом, глубоко специализированным для конкретных условий, мы можем жить везде и делать все понемножку. Многие животные великолепно приспособлены к жизни в определенной среде, но только в ней – такая специализация является для вида самоограничением. Человек создает приспособительные технологии и пользуется ими по желанию и необходимости: снасти для рыбалки, акваланг для подводного плавания, авиация для полетов. Дарвин учил, что выживает вид, наиболее эффективно приспосабливающийся к изменчивым условиям. Благодаря своему разуму и технике люди могут приспособиться к любым условиям. И под водой, и в космосе человек всегда искатель приключений, изобретатель, поселенец. Мы постоянно расширяем пределы своей сферы обитания, условия, в которых мы можем жить.

На космических станциях люди живут уже долгое время, занимаясь массой интересных дел, а не обеспечением базовых потребностей выживания. Космическая станция с ее солнечными панелями и системами регенерации воды – яркий пример замкнутой системы жизнеобеспечения. Но ведь вся наша планета – тоже огромная космическая станция. Из-за ее огромной массы мы привыкли думать, что наши энергетические ресурсы бесконечны, а системы регенерации смогут переработать все наши отбросы и грязь. Так ли это?

Парусное судно может быть для своего экипажа почти автономным домом, лишь изредка нуждающимся в пополнении припасов. Это отличная лаборатория для развития и интеграции методов и технологий независимого жизнеобеспечения, платформа для гармоничной жизни с ощущением стыковки с той самой огромной космической станцией, которая служит сейчас домом всем нам. Мы начинаем понимать, что ничто в мире не дается даром, что любые наши действия тем или иным путем влияют на экологию, жизненный баланс планеты. Надо жить, не обременяя ее: учиться эффективно преобразовывать энергию, минимизировать потребности в дорогих ресурсах, беречь невозполняемые источники. Это основные вопросы, на которые мы должны ответить, чтобы сделать следующий шаг в познании себя и природы. Они определяют судьбу нашей цивилизации.

Наш мир является в основном закрытой системой, за исключением энергии. Энергию для всего немислимого разнообразия жизни нам дает Солнце. Повсюду вокруг доступны обильные источники энергии. Но если не уметь ими пользоваться, если каждая часть экосистемы или каждый член общества будет стремиться захватить больше, не давая ничего взамен, эксперимент закончится. Такая система умрет.

Посмотрите на семена: природа создала маленькую капсулу с зародышем, достаточным запасом питательных веществ и пусковым механизмом, который при подходящих условиях запускает развитие. Зернышку нужны только вода и воздух,

оно прорастет, появится живой росток. Но если не будет солнечного света, который позволяет ростку извлекать необходимые вещества из внешнего мира, он израсходует весь запас питания в зерне и погибнет. Мы, все человечество, находимся в такой же ситуации. Пока мы неспособны полагаться на возобновляемые источники энергии, перспективы нашей цивилизации и просто выживания остаются сомнительными.

Но вернемся к нашей теме. Энергия Солнца вызывает атмосферные процессы и ветер, используемый для движения судна. С помощью солнечного света мы выращиваем растения, можем нагреть воду для душа и получить пресную воду. Солнечные панели дают электричество для освещения и разных устройств. Все это только начало, необходимо идти к более глубокому пониманию предлагаемых природой возможностей и управлению нашими жизненными потребностями.

Чем менее хищническими и более дружелюбными станут наши взаимосвязи с пищевыми и энергетическими циклами Земли, тем более приспособленными окажутся люди перед лицом огромных изменений, происходящих с технологиями, населением, государственным управлением. Земля становится все более дорогой квартирой, и рост платы требует от нас все более разумного поведения по отношению к окружающему миру и к самим себе.

Под самодостаточностью и автономностью я не подразумеваю изоляцию от остального мира. Развивайте себя, учитесь, делайте свое дело, заботьтесь о себе – наконец, найдите

себя. Но пусть останется и ощущение сопричастности, связи с другими людьми. Кто знает, возможно однажды кто-то сможет придумать и нечто получше.

2. Ресурсы и финансы

Любое серьезное дело требует планирования. Хороший план поможет избежать многих болезненных трудностей в будущем. Когда разразится кризис и ситуация станет жестокой длинные очереди будут не только на автозаправках, но и у продуктовых и прочих магазинов. В такой обстановке поздно будет готовиться к отходу.

Сегодня, сейчас самое время не спеша, методично начать оснащать свою лодку всем, что поможет вам и вашей семье продолжать достойную жизнь. Сейчас вы спокойно можете купить инструменты, зерно, оружие, карты, разные принадлежности и материалы для лодки. Даже при наличии лишь небольших средств легко найти подержанную 30-футовую лодку по вполне разумной цене, стоит только внимательно посмотреть вокруг. Позже такой возможности может и не представиться!

В трудных обстоятельствах я предпочел бы надеяться на оборудованную всем необходимым парусную лодку, способную перенести меня, куда угодно. Банк, в котором у меня открыт счет, может лопнуть, с работы могут выгнать, государственная пенсия может иссякнуть. Возможность зависеть только от природы – лучшая гарантия безопасности. Финансовые структуры, в которые люди сегодня несут свои сбережения, надеясь сохранить их, сами неустойчивы и могут

рухнуть и похоронить наши средства на жизнь. Это вполне вероятный финал многих сценариев, и любой из них может стать реальностью.

С чего же начать? Прежде всего, начните присматривать действительно прочную лодку хорошей постройки или займитесь строительством такого судна самостоятельно. Высокие цены на топливо и его вероятный дефицит – причина, по которой для использования в качестве плавучего дома и даже целой усадьбы стоит рассматривать лишь один вариант: парусник с небольшим вспомогательным двигателем. Запасы топлива могут иссякнуть, и тогда моторные суда останутся стоять у причалов. Да и сейчас, когда все в порядке, только очень богатый человек может владеть солидным моторным катером. Стоимость топлива слишком высока, это непреодолимый барьер. А ветер над морем никуда не исчезнет и не стоит ничего.

Для нас прежде всего важна конструкция лодки, а не ее размер. Необходимо приобрести лодку, которая будет длительное время сохранять мореходность, не требуя большого объема работ по обслуживанию и материалов для ремонта. Лучший вариант – добротный стеклопластиковый корпус, алюминиевая мачта, такелаж из нержавеющей стали и дизельный двигатель. Такую лодку можно даже не поднимать для покраски. Достаточно время от времени очищать подводную часть, а о ремонте забыть на годы. Деревянные и стальные лодки по меньшей мере раз в год требуют подъема

на берег для полной окраски. Как это сделать там, где нет высоких приливов? Найти время для этих работ не такая уж проблема, а вот материалы для окраски и ремонта могут оказаться дороги, дефицитны или вовсе недоступны. Дакроновые паруса, нейлоновые концы, дельные вещи и такелаж из нержавеющей стали, стеклопластиковый корпус будут служить много лет, требуя лишь минимального внимания.

Хлопковая парусина, пеньковые канаты, сталь с гальваническим покрытием или оцинковкой, деревянные мачты – все это тоже работает прекрасно, но требует пристального внимания и постоянного обслуживания и ремонта, стоимость которого довольно велика. Если вы чувствуете, что обслуживание судна будет для вас слишком дорогим удовольствием, выбирайте лодку поменьше. Лучше маленькая лодка, которая будет без хлопот верой и правдой служить долгие годы, чем большая, которую вы не сможете содержать в порядке и предупреждать опасные «болезни».

Выбирая в качестве базы для своего домохозяйства между приобретением земельного участка и покупкой лодки, я предпочту лодку благодаря ее мобильности. Это важнейшее преимущество. Как ни желай перенести участок на суше в другие края, это невозможно. И зачем мне участок в несколько акров, когда в моем распоряжении миллионы акров морских побережий по всему миру, которыми я могу пользоваться без всякой конкуренции? Конечно, не в таких местах как Манхэттен или пляж Вайкики на Гавайях, но

неужели найдется кто-то, кому понравится там жить? Лучше вложить деньги в оборудование и инструменты, а землей во многих местах еще можно пользоваться бесплатно.

Лодка не обязательно должна быть быстрой, прежде всего она должна быть крепкой. Ведь нет причин для спешки, чтобы поскорее куда-то прийти. Зайдя в намеченное место, вы будете спешить только обратно, в океан.

Роскошные, элегантные яхты, а также гоночные суда продаются с расчетом на получение хорошей прибыли, то есть дороже их реальной стоимости. И вообще, такие лодки – совершенно не то, что нам нужно. Ваша лодка должна иметь осадку не более 5 футов, что позволит подходить к небольшим причалам и близко к берегам. Водоизмещение пусть будет умеренным, а ширина – достаточной для большого внутреннего объема, позволяющего удобно разместить припасы и оборудование. Хороши, например, популярные сейчас мореходные тяжелые лодки с вельботной кормой. 30-футовая лодка такого типа может безопасно доставить вас в любую точку мира. Есть много превосходных книг, посвященных выбору конструкции лодки для океанских плаваний, почитайте их.

Тщательно изучите приобретенную лодку и составьте список всех материалов и запасных частей, которые могут понадобиться для ремонта двигателя, электрического и механического оборудования, парусов и вооружения. Слишком много возить ни к чему, но правильный набор запчастей и

материалов сделает ремонт намного проще. Многие детали можно сделать в любом порту мира, где есть какая-нибудь мастерская.

Позаботьтесь о картах, вам нужен хороший набор подробных карт тех океанов, в которых вы предполагаете крейсировать. Иметь на борту целую библиотеку карт затруднительно, но карты можно при необходимости докупать или меняться ими. Когда вам надо будет проходить через разбросанные далеко в океане коралловые рифы где-нибудь в Туамоту, вы поймете, что стоимость карты во много раз выше одинакового по весу кусочка золота.

Безопасность

И вот у вас есть собственная лодка, прочная и надежная. Теперь пора подумать о том, как превратить ее в настоящий плавучий дом и даже целую усадьбу. Главных жизненно важных требований три, и они всегда одинаковы: еда, кров, безопасность.

Понятно, что ведение домашнего хозяйства на море довольно специфично. Вам понадобится проявить изобретательность, чтобы найти способы удовлетворения жизненных потребностей, наиболее подходящие в той или иной ситуации.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.