

БЕЛЕЕТ ПАРУС

Есть немало парусно-моторных сафари-ботов, но их парусное вооружение скорее декоративное. Про настоящий яхтенный дайвинг под настоящими парусами всё знает **Кирилл Сташевский** — в одном лице и дайв-инструктор, и шкипер, и яхтенный инструктор, и руководитель *Andaman Discovery Diving & Yachting Center*.

Выставка *Moscow Dive Show* наглядно показывает, что дайвинг идёт под паруса: идёт смело, хотя и довольно медленно. Медленно — потому что даже опытному дайверу непривычно на борту парусной яхты. Как тут всё комфортно и безопасно организовать? Сдержанность эта вполне понятна, я и сам через это прошёл. И оно того стоило.

Сперва просто хотел отпозиционироваться от массового дайв-туризма, от столпотворения на популярных сайтах, от переполненных дайв-ботов. Включился в 2010 году в постройку дайверского спидбота *Andaman Discovery*: это была отличная лодка на 14 оборудованных дайверских посадочных мест, со встроенным штатно бензиновым компрессором *Bauer 250* и с двумя моторами *Honda* по 225 сил. Ходили при полной загрузке 28 узлов на волне до метра в радиусе до 120 миль вокруг Пхукета, расходуя примерно 100 литров в час и делая 2–3 дайва в разных местах. Проект прожил два года, и в 2012 году я стал

капитаном классического бермудского шлюпа 1993 года постройки, то есть небольшой однокорпусной круизной яхты *Beneteau First 38,5*. На ней-то и начал парусно-дайверские эксперименты. И пришлось на практике заниматься организацией погружений.

На яхте такого типа при обычном размере 40–50 футов (да-да, тут всё в футах, придётся привыкать и мысленно делить на три, чтоб получить метры) свободного места в кокпите совсем немного, условия для сбора снаряжения довольно стеснённые. Конечно, если яхта очень большая, с широкой кормой, то и кокпит тоже попросторнее. А если идти к выбранному сайту на парусе, то будет заметный крен в подветренную сторону, и всё плохо лежащее норвит упасть, а всё круглое — укатиться, иногда даже и за борт. И этот крен резко меняется при перемене галса. Так что надёжное крепление грузов и особенно громоздких баллонов — отдельная задача. Не обойтись без резиновых ковриков, резиновых башмаков на баллоны. А собранные





*Некоторые чартерные компании категорически **запрещают** со своих яхт любой дайвинг: возможно, как раз по этим причинам. **Обойти** запрет, **разумеется, можно: вопрос, нужно ли!***

комплекты, если нет штатных гнёзд, привязывают к леерам стоймя и с поддутым для мягкости компенсатором. Если же прибавить обычное для открытого моря волнение, то чтоб экипироваться и снарядиться к погружению, приходится исполнять акробатические номера, балансировать, чтоб и самим не ушибиться, и драгоценный гляцевый гелькоут не повредить. Некоторые чартерные компании категорически запрещают со своих яхт любой дайвинг: возможно, как раз по этим причинам. Обойти запрет, разумеется, можно: вопрос, нужно ли! Но если уж решили, то приходится либо грузить снарягу под покровом ночи, либо принимать её на борт уже в море или же на следующей стоянке по маршруту.

Почему вдруг такие строгие ограничения? Чартерный оператор или другой хозяин яхты, у которого яхта взята в чартер, рассчитывает получить её назад в таком же исправном виде, как он её вам передал. Яхта, разумеется, застрахована, а вы рискуете своим возвратным депозитом, обычно это три тысячи евро или даже пять. В высокий сезон чартерный график плотный, времени между клиентскими чартерами хватает только на финальную уборку и на самый мелкий ремонт. Крупные повреждения, особенно те, что портят товарный вид, могут привести к отказу следующих клиентов или к торгу на



понижение цены чартера. Что несопоставимо с желанием клиента организовать на борту дайвинг. Так что проще и дешевле отказать. Что чартерные операторы и делают.

Как ещё можно организовать яхтенный дайвинг, если не идти на обострение с судовладельцем? Можно по-мальдивски: чтоб посудина, оснащённая всем необходимым для дайвинга, шла за парусной яхтой на почтительном расстоянии тем же маршрутом или же поджидала вблизи намеченных дайв-сайтов. Это, разумеется, дороже, но зато сразу решает массу проблем. На таком вспомогательном судне (типа мальдивской дони) может и должен следовать и дайв-гид: настоятельно рекомендую прибегать к его услугам независимо от собственного богатого опыта.

Если компрессор всё же решено ставить на самой яхте, то оптимально, если на борту есть мощный дизельный электрогенератор, в идеале трёхфазный, что снижает пусковую мощность. Иначе даже пятикиловаттный генератор может не справиться с запуском маленького дайв-компрессора на 100 литров в час без устройства плавного пуска, наличие которого на яхте маловероятно. И если на яхте числится генератор, а дайв-компрессор взяли в прокат, то необходимо перед выходом в море убедиться, что всё вместе работает, то есть запускается и качает. Другое решение,



© andamandiscovery.ru

более автономное — дайв-компрессор с бензопроводом. Но это возня с бензином, шум, позиционирование воздухозаборника, чтоб не наглотаться выхлопных газов. Но в целом — более автономно. Причём даже самый маленький дайв-компрессор весит под полцентнера и сильно вибрирует при работе: куда попало его не поставишь. При отдаче 100 литров в час 12-литровый баллон забивается до 200 бар за 20 минут, то есть 4 баллона — почти полтора часа жужжания без шелеста парусов и плеска волн. Так что лучше ставить баллоны на забивку, когда часть экипажа ушла гулять на берег, купается или же страдает морской болезнью (и им тогда всё равно). Планирование ежедневных погружений необходимо корректно написать в общий план переходов.

Стоит, наверно, отдельно упомянуть и местные разрешительно-запретительные законы, а они везде свои. Ещё на этапе планирования яхтенного похода с погружениями этим вопросом необходимо заранее озаботиться. Чтоб в самый неподходящий момент не нарисовался катер береговой охраны или рейнджер национального парка с требованием прекратить безобразия и со штрафными квитанциями, а то и чего похуже. За безобидный, казалось бы, дайвинг!

Допустим, что оргвопросы успешно решены, технические трудности позади. Сумели взять в чартер яхту с хорошим генератором, смогли договориться с дайв-центром, взять компактный дайв-компрессор, баллоны, груза. И умудрились всё это удобно расположить и безопасно закрепить всё это хозяйство на борту. Что дальше?

Дальше — полный вперёд! К неизведанным островам и новым дайв-сайтам! Тут-то и начинается главное.

Первое — это точные *GPS-координаты* дайв-сайта. Если не иметь перед глазами известных ориентиров, то даже и выйдя точно по указанным координатам на точку — можно так и не найти искомый сайт. Либо кто-то указал в книжке или разместил в сети приблизительные координаты, либо погрешности в самой системе позиционирования.



Один раз целый час искал по эхолоту необходимое место в открытом море, но был вынужден уйти. Позже узнал, что неподалёку как раз военные учения, поэтому сигнал для невоенных судов нарочно загроубляли. Рассчитывать на «звонок другу» в море, конечно можно, но связи может не быть, причём в самый нужный момент.

Второе — точный план дайв-сайта с превалярующими течениями. Этим надо обязательно озаботиться. Планы-рисунки можно отыскать в Гугле, а вот течения придется рассчитывать по таблицам приливов, ориентируясь на местные морские карты. И то, и другое может иметься на борту либо же в офисе марины, откуда яхта отчаливала. Плюс общие погодные условия:

сильный устойчивый ветер в последние два дня может изменить течение во всём регионе. Как инструктор — очень рекомендую, чтоб не ударить в грязь лицом и не дрейфовать с друзьями-дайверами в синьке, занырнуть непосредственно перед самым погружением на незнакомый сайт в режиме фри, проверить течение на разной глубине, сколько донырнете.



Тринадцатиметровый катамаран Galeforce был построен на Пхукете в 2013 году и ходил в дайверские экспедиции на Суматру, Андаманы и Никобары

© andamandiscovery.ru

Третье — а как встать-то? Если на дайв-сайте есть муринг, то есть швартовочный буй с мёртвым якорем, то надо встать на него. Если там уже кто-то стоит, то можно попроситься встать к нему лагом или просто привязаться. Но! На сайтах в открытом море очень часто сильное поверхностное течение, и дайверы уходят вниз по концу от этого буя. Добраться до него иной раз непросто. Помню пару случаев, когда даже хорошие пловцы в полном снаряжении не могли справиться с течением, чтоб преодолеть небольшое расстояние до буя от лодки, к которой мы были привязаны.

Четвёртое. Вот стоим на муринге или на своём якорю, и именно ты — капитан. Но ты же и дайвер. Как тебе уйти под воду? На ком останется яхта? Если на море неспокойно, то ни якорь, ни муринг не дают стопроцентной надёжности: якорь может поползти, а муринг может оборваться, причём не у поверхности, а где-нибудь у дна, где привязанный к камню или большому кораллу канат тёрся-тёрся, да и перетёрся. То есть на посудине, пока все ныряют, должен быть кто-то, кто знает что делать, если вдруг что — и иметь план «Б» на всякий случай.

И пятое. Допустим, при всём опыте дайверы не смогли вернуться к спусковому концу — то ли из-за ошибки ориентирования, то ли из-за течения. Тогда дайверов надо подбирать. Например, зодиаком: он должен быть оснащён исправным мотором достаточной мощности, чтоб нести несколько дайверов в полной выкладке — и должен быть в готовности. На чартерных лодках такой зодиак — отнюдь не частая опция: скорее будет крошечный тузик с мягким дном и слабосильным двигателем. Если так, то подбирать группу надо самой яхтой, управляемой тем, кто это способен сделать правильно и безопасно, выбрав сперва якорь

или отцепившись от муринга. То есть самый опытный, кто и капитан, и дайвер, обязан оставаться на борту. Бывало до слёз обидно отпускать группу, да еще и без себя в качестве лидера, но представляя последствия ситуации *captain over board*, вынужден был пропускать дайвинг. Потому что одно дело, когда МОВ, *Man Over Board*, человек за бортом, тогда необходимыми и своевременными действиями экипажа по спасению этого человека руководит лично капитан судна, а если СОВ — это когда за бортом оказывается сам капитан...

Шестое. Некоторые яхты имеют специальную купальную платформу, заходить и выходить на которую довольно удобно. У некоторых, наоборот, высокая корма, вполне терпимая для купальщика, но крайне неудобная для объёмного дайвера в снаряжении. В любом случае, не стоит ожидать, что откидная лестница у неспециализированной купальной платформы будет удобна для дайвера.. Скорее всего, придётся полностью разоблачиться в воде, чтобы вылезти самому и втянуть скубу на борт яхты.

Ну и последнее: запасы пресной воды на парусных судах бывают сильно ограничены, поэтому, даже имея опреснитель, который сам по себе потребляет немало электроэнергии, рассчитывать на обильный пресный душ, как мы привыкли во время дайв-сафари и на частое опреснение оборудования тоже не приходится. Ставим подходящую ёмкость для камер и фонарей — и всё. На самом деле ничего страшного со снаряжением не случится, если оно всё время мокрое. Если высыхания не происходит, то и образование вредных кристалликов соли, вызывающих истирание о-рингов и материалов оболочек, тоже не будет. Главное —

идеально скрыть снаряжение от прямых солнечных лучей. Идеально



Остойчивость катамарана также заметно выше, чем у однокорпусной яхты, поэтому меньше связанного с креном дискомфорта. Кормовых платформ две, и дайверы могут быстрее заходить и выходить.

отвести под мокрую снарягу один из кормовых рундуков с системой водоотлива, и тогда после погружений яхта не будет превращаться в прачечную.

Но пусть вышесказанное никого не пугает. Это лишь повод задуматься о некоторых важных моментах предстоящего путешествия.

Заончили с однокорпусной яхтой, теперь речь про многокорпусные суда. Налицо рост числа катамаранов в чартерных флотах всего мира. Чем катамаран хорош? Прежде всего, на катамаране куда больше места. Обширный кокпит с широкими сидениями дает возможность комфортно расположиться дайверам, собирающим снаряжение. Остойчивость катамарана также заметно выше, чем у однокорпусной яхты, поэтому крена меньше и меньше связанного с этим дискомфорта. Кормовых платформ две, и дайверы могут быстрее заходить и выходить. Два двигателя упрощают подход к точке десантирования или подбор после дайва: играя двигателями в раздраз, можно легко перемещать корму в нужном направлении. На большом катамаране обычно есть и мощный генератор, и место под дайв-компрессор. У современных катамаранов есть ещё и передний кокпит. Или можно поставить тент над передней сеткой-трамплином. Что позволяет разместить команду вдали от

назойливого компрессора, если нет возможности отвезти отдыхающих на берег на время забивки баллонов..

К минусам круизных катамаранов следует отнести их потребность в сильном ветре для нормального (быстрого) хождения под парусами и большой лавировочный угол, который сильно усложняет движение против ветра.

В 2013 году заказали, наконец, строительство нового парусного катамарана под длительные дайв-путешествия.



Строилось судно на пхукетской верфи Asia Catamarans с австралийско-швейцарским менеджментом. Модель корпуса Stealth отлично зарекомендовала себя в парусных гонках, некоторые модификации ходили и в кругосветное плавание. И вот через 8 месяцев после внесения аванса на воду был спущен Stealth 13 — спортивно-круизный катамаран Galeforce: Gale — это свежий штормовой ветер, force — это

сила! Вот кратко список технические характеристики катамарана: на случай, если кто мечтает построить или приобрести подходящее экспедиционное парусное судно.

Материал корпуса — сэндвич (пеноплита, стекловолокно, углеволокно — 20% карбона). Сухой вес 4,2 тонны при длине 43 фута (это 13 метров). Карбоновая мачта 17 метров и выдвигающийся карбоновый же бушприт. Прямоугольный грот со сквозными латами, стаксель и кливер на закрутках, два асимметричных



© andamandiscovery.ru



*Едва ли можно сравнивать дайв-сафари, с одной стороны, и **яхтенное** путешествие с дайвингом — с другой. Примерно как **турпоход** с палатками сравнить с гостинично-курортным отдыхом.*

спинакера: чтоб идти в круизном режиме под парусами более 10 узлов, а в в гоночном — до 20 узлов. Два мотора *Yanmar 30hp* — семь узлов крейсерской скорости при отсутствии ветра. Генератор *4kW*, дайв-компрессор *Bauer 100* литров в час, опреснитель на 80 литров в час, кондиционеры в четырёх двухместных каютах. Два гальюна с душами, спасательный плот на 8 человек. Чарт-плоттер и радар *Garmin*, автопилот и ветроизмеритель *Raumarin*, вперёдсмотрящий эхолот. Горизонтальные штатные места для перевозки четырёх баллонов и широкое сиденье со стаканами для четырёх комплектов снаряжения. Большой рундук с помпой для мокрого снаряжения. Широкая удобная лестница с поручнями. Плюс всё для троллинговой рыбалки.

Основная акватория наших путешествий была вокруг Пхукета: все прилегающие дайв-сайты, а также на юго-восток, вплоть до малайзийского Лангкави, и на северо-запад, через Симиланы до самых Суринских островов. Несколько раз были в дальних экспедициях: дошли до Суматры, это Индонезия, до Андаманских и Никобарских островов, это Индия. Экспедиция — это когда идёшь куда-то первый раз, начитавшись лочий и отзывов. Стандартный план всех таких поездок: движение под парусами, ну и дайвинг везде, где возможно, и троллинговая рыбалка всё светлое время суток — но это пока есть место под рыбу! А то раз на пути к Андаманским островам уже через три дня вся морозилка и трёхсотлитровый холодильник были забиты свежим филе. Обычно делается два погружения двумя группами по 4 человека, одна за другой: одеваться комфортнее одновременно четверым.

Четыре года активной эксплуатации этого судна подтвердили правильность и перспективность такого подхода к яхтингу и дайвингу. Действительно, яхтинг сам по себе доставляет удовольствие, но работа с парусами и наблюдение за поверхностью моря немного приедаются со временем: самый большой мой переход был 12 дней — с Мальдив до Пхукета. Нужна цель! Целью, конечно, служат новые острова, города, достопримечательности, до которых можно дойти под парусами. А для дайвера есть свои цели, подводные. Например, на дайв-сафари дайвер очень и очень ограничен в самостоятельности, всё строго по маршруту. Большие суда, способные ходить на дальние расстояния, имеют более-менее чёткое расписание, и любые личные пожелания, хотелки едва ли будут приоритетно учены. Да и вообще едва ли можно сравнивать дайв-сафари, с одной стороны, и яхтенное путешествие с дайвингом — с другой. Это совсем разные форматы времяпрепровождения на море. Примерно как турпоход с палатками сравнить с гостинично-курортным отдыхом.

Итог такой. Можно и нужно разнообразить парусные путешествия и яхтенную жизнь любимым дайвингом можно. Но подходить к этому совмещению надо с умом, заранее продумав все важные моменты. Чем как раз и занимаюсь: после продажи катамарана *Galeforce* продумываю проект нового парусного судна для дальних путешествий. Интересно? Welcome! ☺

andamandiscovery.ru



© andamandiscovery.ru