



# Дайвинг под парусами

Кирилл Сташевский ■ Фото из архива автора

**Часто складывается, что, увлекаясь и осваивая какое-то дело, с годами, в процессе развития, начинаешь расширять сферу интересов и охватываешь родственные области. Для меня дайвинг, в силу сложившейся семейной династии, был родным с детства.**

Правда, назывался он тогда подводным плаванием. Им я начал заниматься еще ребенком, в начале 1970-х. Хотелось бы упомянуть идейного вдохновителя этой сферы моей жизни (и по совместительству родного отца), руководителя Конфедерации подводной деятельности России Сташевского В.Г., и основного моего учителя — «русского Кусто» — С.С. Прапора. И когда в 1990-х открылись границы, первые погружения в зарубежных водах не особенно впечатлили — не было того запала новичка, именно из-за

моего раннего старта. Но после все-таки пришлось втянуться в процесс, и дайвинг стал дополнительным увлечением к различным единоборствам и основной работе.

А в 2009 г. пришло решение круто повернуть свою жизнь — уехать в Таиланд и начать все с нуля, по морской стезе, конечно. Заканчивая вступление, скажу, что процесс организации погружений мне был более интересен, чем, собственно, подводный мир. Я видел себя прежде всего за штурвалом корабля, доставляющего дайверов в интересные места,



а уж после — подводным гидом или дайв-инструктором.

Эти прагматичные мысли и привели меня в яхтинг, на первичное освоение которого было потрачено несколько лет частых поездок, прежде всего в Турцию, к знаменитому яхтсмену-путешественнику Джимхуру Гокова, ставшему моим гуру в этом направлении деятельности. Почти одновременно с окончанием инструкторских курсов мне в управление передали старенькую «Бенету 38» (это однокорпусная круизная яхта с двумя каютами, французского производства), ставшую первой в новосозданной яхтенной школе *Gokova Sailing Phuket*, начавшей свою просветительскую деятельность в Таиланде с начала 2013 года.

Дайвинг отошел на второй план, но не был забыт! Параллельно существовал работающий по индивидуальным дайв-программам дайв-центр *Andaman Discovery Diving Center* со своим скоростным дайв-ботом, за штурвалом которого стоял тайский капитан (этого требовали тайские законы по такому типу судна).





Именно то, что обстоятельства сложились таким образом, и привело к первым попыткам организации подводных погружений с борта парусника. Итогом первых шагов стал неутешительный вывод — «дайвить» с маленькой яхты можно, но жутко неудобно! Места в кокпите мало. Крен мешает нормально собираться. Заход и выход из воды небезопасен и порой сложен для некоторых дайверов. Размещение запасных баллонов, не говоря уж о месте для дайв-компрессора, проблематично и ненадежно... В итоге все эти обстоятельства привели... нет, не к идее закрыть тему дайвинга под парусами (мы не привыкли отступать!), а к проекту парусного катамарана, «заточенного» под длительные путешествия с дайвингом. Этакий «а-ля мини-сафари-ник» для небольшой компании (4 каюты и места в салоне для 2 членов постоянной команды).

Инвесторы нашлись по «мановению волшебной палочки», и уже к концу 2013 года был спущен на воду 43-футовый красавец *Galeforce* австралийского дизайна Stealth 13, развивающий до 20 узлов скорости под парусами (в гоночном режиме, без дайверов, конечно) и имеющий штатные генератор, кондиционеры, опреснитель воды, удобные места для 4 дайверов и хра-

нилище для четырех баллонов, специальный рундук для мокрого снаряжения. На нем мной было найдено около 20 000 миль за 4 года, включая дайв-экспедиции к индонезийской Суматре и индийским Андаманским островам (это не говоря про стандартные тайские маршруты на Симиланы и Сурины, а также частые юго-восточные дайв-споты в сторону Малазийского острова Лангкави).



Катамаран, безусловно, обладает целым рядом преимуществ по сравнению с однокорпусной яхтой таких же размеров. Прежде всего, его меньше качает и почти нет крена, критичного при сборе и надевании оборудования. На нем реально много места для всего — для самих путешественников, и ныряющих, и неныряющих, для компрессора, для снаряжения, для отдыха... Его салон находится в одной плоскости с кокпитом, и весь коллектив, включая дежур-

ных по камбузу, не чувствует себя оторванным от жизни. Он более маневренный за счет двух разнесенных двигателей, которые можно пускать «в раздрай» (в противоположные стороны). Мест для захода в воду там тоже два, а если еще и дооснастить второй корпус хорошей лестницей, то и выход из воды будет происходить вдвое быстрее.

То, что я описал, касается прежде всего своего, так называемого оунерского (*owner* — «хозяин» по-английски) судна. Если вы ищете яхту в чартер, то, скорее всего, многого на ней не будет, и придется просить помощи в организации дайвинга у местных дайв-клубов. Хорошо, если они снабдят вас баллонами и грузами, но тогда вы сильно потеряете в автономности. Лучше, если арендуете у них дайв-компрессор. Ну и совсем идеально, если вы можете себе позволить индивидуальное сопровождение небольшим



## Катамаран, безусловно, обладает целым рядом преимуществ по сравнению с однокорпусной яхтой таких же размеров.

дайв-ботом, с компрессором и оборудованием на борту — некое подобие мальдивских дони. Дайв-гид в незнакомом месте тоже будет совсем нелишним.

Далее хочется сказать о некоторых организационных моментах. Прежде всего, о распределении ролей в вашей небольшой яхтенно-дайверской команде. Если все яхтсмены — одновременно и дайверы, то под воду ходят все, а оставить яхту без присмотра не позволяет Хорошая Морская Практика (так это зовется в морских правилах МППСС). Так что кому-то придется погружаться во второй группе или не погружаться вовсе. Точность в координатах дайв-сайта и правильный расчет течений имеют очень немаловажную роль, если вы не хотите, чтобы группа плавала «в синьке» вместо стенки рифа. Хорошо бы, чтобы перед погружением кто-либо «фридайверообразный» заныривал для контроля течений на досягаемой глубине.

Технические моменты: вряд ли у вас будет большой компрессор на борту, а маленький, например 100-литровый, забывает стандартный баллон 20 минут — на 5 дайверов это более по-

лугора часов! Кроме того, многие компрессоры грешат ограниченной возможностью постоянной работы — например, греются через полчаса работы. Если нет штатных мест под баллоны и для сбора оборудования, то надо предусмотреть все, чтобы дайверы не испортили дорогой гелькоут (покрытие поверхности судна, обычно белого цвета) или тиковую палубу. Правильнее всего обзавестись специальными ковриками или полотенцами, чтобы подкладывать их во все потенциально опасные места. Кроме того, сами баллоны хорошо бы оснастить резиновыми (а еще лучше — пластиковыми, которые не так легко слетают в воде) башмаками.

Пресной воды на парусных судах всегда ограниченное количество, поэтому об опреснении всего снаряжения придется забыть. Опресняют исключительно камеры, фонари и регуляторы — в отдельной емкости, наличием которой надо озаботиться.

Еще нужен кислород для безопасности, места под мокрые костюмы, да и остальное оборудование не должно валяться, где попало, между дайвами... Все непривычно, но надо все продумать и довести до всех членов команды.

Сложно? Да, сложнее, чем когда кто-то за вас все продумал, но для растущего в мире контингента *Bareboat Skippers* и их компетентной команды это дает незабываемые впечатления от самостоятельно спланированного яхтенно-дайверского путешествия.

Удачи!