

Андрей Фоминцев, капитан катамарана «Благовест»

ЯХТА ДЛЯ КРУИЗИНГА

Статья четвертая из цикла «Школа практического яхтинга»

В предыдущих статьях мы определили, что круизинг – это кочевая жизнь под парусом. Сюда входят и дальние путешествия, в том числе вокруг света, и просто неторопливое движение по планете с длительными остановками в наиболее любимых местах. И всегда яхта на долгое время становится постоянным местом проживания круизера, его любимым, уютным и комфортным домом. В то же время она должна всегда оставаться экономичным и безопасным средством перемещения своего владельца из одного района Мирового океана в другой.



Как же сделать яхту такой?

Как сказал нам один опытный капитан-кругосветчик, «теперь, после стольких лет путешествия по планете, я бы не стал покупать серийную яхту, а обязательно сделал бы ее для себя сам. Дизайнеры яхт чаще всего далеки от практического круизинга. Их удел – чертежи и компьютеры. Дальние же путешествия и особенности жизни на яхте диктуют свои, несколько иные законы».

Если вы все-таки не строите яхту, а приобретаете готовое судно, то следует взвесить не только его стоимость, размеры и состояние. Опытные люди советуют ознакомиться с проектом: кто и для чего создавал эту яхту, для какого района Мирового океана, для каких именно целей и какого экипажа? Если

есть возможность, поинтересуйтесь мнением людей, которые уже плавали на этой или подобных яхтах, каковы их слабые места, что приходилось ремонтировать, что стоит переделать, чем следует дополнить оборудование судна.

Один или несколько корпусов?

Если у вас еще нет своей яхты, но есть возможность выбора, то одним из первых возникает вопрос: на чем плыть – на однокорпусном или на многокорпусном судне.

Несомненными достоинствами катамаранов являются их повышенная остойчивость и большая площадь жилого пространства, а в дальних путешествиях качество жизни приобретает решающее значение. Чаще всего

круизеры останавливаются на якорных стоянках; даже совсем небольшая волна на якорной стоянке способна вызвать сильную качку яхты. Согласитесь, не очень комфортно. К такому нужно привыкнуть, но не все на это способны. Еще одно достоинство многокорпусного судна – его малая осадка, а значит, – возможность подходить ближе к берегу, выбирая более защищенные места. Кроме того, более легким становится ремонт или очистка днища во время отлива на обнажающемся участке дна. Немаловажное преимущество катамаранов и тримаранов – изоляция одного поплавка от другого, а это значит, что вы сможете отдыхать друг от друга, что бывает совершенно необходимо, когда долго путешествуешь с детьми или с друзьями. Ну и, конечно, многокорпусники чуть быстрее обычных яхт.

К достоинствам однокорпусников можно отнести их безопасность: даже если вы сделаете поворот оверкиль, есть шанс вернуться в исходное положение. Безусловно, вероятность такого переворота крайне мала, но все-таки. С одним цельным корпусом меньше проблем, поскольку в местах крепления поплавков катамарана за долгое время плаваний возрастает усталость материала, там часто образуются трещины. За однокорпусную яхту во многих маринах нужно платить раза в два меньше, чем за тримаран, это надо учитывать, если вы планируете долго пользоваться таким сервисом. Ну и стоимость однокорпусной яхты, даже не новой, обычно в полтора раза меньше стоимости катамарана.

Мы сами, построив катамаран и обойдя на нем вокруг света, думаем, что сделали правильный выбор. Однако многое все же зависит от личных предпочтений и, конечно, ресурсов.

О планировке помещений

При покупке или постройке яхты следует отдавать предпочтение судам с просторным кокпитом. Основные маршруты круизинга проходят в тропических районах, и потому большую часть времени яхтсманы проводят в кокпите. Банки в кокпите должны быть такого размера, чтобы на них можно было с комфортом спать, поскольку часто (и во время движения, и на стоянке) это единственный способ спастись от тропического зноя. Лучше всего, если кокпит будет наполовину закрыт жестким козырьком, а наполовину – сдвигаемым или снимаемым матерчатым тентом.

Во внутренней планировке помещений следует придерживаться принципа квартирной функциональности, т.е. каждое помещение должно быть специализированным и отделено от других.

Например, обязательно следует предусмотреть мастерскую, хотя и небольшую, но в отдельном помещении, чтобы не мешать другим. Во время путешествия ремонтом приходится заниматься очень часто, даже на новых, только что построенных или купленных яхтах.

Далее: большую часть времени капитаны проводят за компьютером при планировании маршрутов, получении карт погоды или коммуникацией по радио. Это тоже требует уединения, а значит, изоляции в своеобразной радиорубке. Мы видели, что многие опытные круизеры специально отделили помещение для такого рода деятельности. Обязательно должна быть гостиная или кают-компания, где все собираются за столом, смотрят фильмы, принимают гостей или просто отдыхают.

Кухня – вотчина женской половины экипажа, она тоже должна быть как-то отделена от кают-компания, хотя бы зрительно. Члены экипажа очень долго живут рядом, бок о бок, и потому разделение пространств, хотя бы даже символическое, позволяет каждому побыть, пусть недолго, наедине с самим



собой, что очень важно для поддержания душевного равновесия. Для этого нужно хорошо изолировать каюты, и лучше, если они будут расположены в разных частях яхты, разделенные пространством кают-компания и кухни. Естественно, надо предусмотреть отдельные санузлы, чтобы ни у кого не возникало неприятных эмоций.

За время дальнего путешествия обязательно придется ремонтировать двигатель, и это не должно превращаться в проблему для всех и вся; моторный отсек должен быть большим или легко доступным, не перекрывающим входы и выходы.

Так как в дальнее путешествие берется много всякой всячины, то легкодоступные и просторные кладовки и багажники обязательны. Например, придется заботиться о размещении дайвингового оборудования, которое часто вынимают и убирают, а также велосипедов, которые очень быстро ржавеют в соленом тропическом воздухе, и потому должны храниться в водозащитных чехлах. В общем и целом, пред-

ставьте, что вы берете с собой в путь весь свой дом, но нужно так его ужать и скомпоновать, чтобы он вписался в небольшое пространство яхты.

О необходимом оборудовании, энергозатратах и энерговооруженности

Несмотря на походные условия, жизнь на яхте должна быть на уровне современных запросов пилигримов, сложности путешествия которых должны компенсироваться комфортом и удобствами. Иначе они превратятся в мазохистов, к которым, несомненно, не относятся. Поэтому на любом круизном судне должны присутствовать следующие необходимые вещи.

Холодильник. Многие ставят холодильник, работающий на газе, но все-таки чаще используют электрический, с питанием от генератора и с холодильными панелями. Для поддержания низких температур в таком холодильнике в течение суток достаточно одного часа работы компрессора. Ввиду дороговизны промышленных образцов

Яхтенная школа

- Приключенческие регаты
- Аренда яхт
- WWW.SKIPPERS.RU

RAYS
Национальная Ассоциация Шкиперов

International Yacht Training®

г. Москва, Окружной проезд 15, оф. 219, т/ф +7(499) 369 7454

многие круизеры изготавливают такие холодильники самостоятельно, используя доступные материалы и покупая только стандартный компрессор на 220 В.

Водогрей. Используются либо газовые накопительные водогреи, либо просто нагретая вода, отведенная из второго контура охлаждения двигателя. Если круизеры путешествуют в тропиках, эта опция необязательна.

Дизельная печка. Нужна тоже только для тех, кто ходит под парусом выше 30-й параллели. Печку многие делают сами, их конструкции можно найти в Интернете.

Опреснитель обязателен на яхте путешествующих в тропиках. Он позволяет сэкономить кучу времени, сил, места и денег, а порой просто незаменим (например, при заходах на необитаемые острова). Единственной сложностью является необходимость его постоянной работы. Если не прокачивать этот агрегат больше двух недель, то мембрана приходит в полную негодность из-за засорения ее микропор микробами. Сейчас существуют очень экономичные и продуктивные опреснители, их качество растет год от года.

Монитор и DVD-проигрыватель с набором фильмов позволяют не одичать в пути.

Компьютер. Кроме всего прочего на нем должны быть электронные карты, программы приливов и течений, лоции для яхтсменов, которые сейчас есть уже по всем районам Мирового океана, и программы связи либо через спутниковые системы, либо через коротковолновое радио (Winlink или Sailmail).

Спутниковый телефон или **коротковолновая радиостанция** – не переменные атрибуты круизера. Они обеспечивают связь с родными и друзьями, получение карт погоды и прямое общение с коллегами-яхтсменами,

которые обладают свежей информацией о навигации в том или ином районе. В подавляющем большинстве круизеры имеют коротковолновые радиостанции. Их трафик, в отличие

от спутниковых телефонов, бесплатный. Кроме того, они позволяют устраивать своеобразные радиосети по районам океана. В этой переключке участвуют яхты, которые движутся, например, через какой-то сложный и большой участок пути. Они обмениваются сводками погоды, новостями и могут при необходимости позвать друг друга на помощь.

Автопилот. Без него длительное плавание просто невозможно. Некоторые используют ветровой автопилот, другие – электрические или гидравлические модели. Многие капитаны жалуются на то, что при длительном использовании (например, при пересечении океанов) выходят из строя электромоторы, которые, к тому же, расходуют большую часть энергии. Если возможно, лучше, конечно, использовать ветровой автопилот.

Для поддержания работоспособности многих из этих приборов энерговооруженность круизной яхты должна быть на высоте. Лучше всего, если ис-

точники энергии будут экологичными, т.е. целесообразно приобретать солнечные батареи и ветрогенераторы. Яхты круизеров отличаются от местных или чартерных яхт наличием именно этих энергетических опций. В северных областях лучше ставить два ветрогенератора, а дополнительно пользоваться солнечными панелями. В тропиках достаточно одного ветряка и солнечных панелей. Общая энерговооруженность яхты должна составлять в среднем 150–200 Вт/ч – именно столько требуется для нормальной автономной жизни, хотя в последнее время в связи с совершенствованием электроники цифры могут уменьшаться. Например, сейчас у круизеров входят в моду осветительные приборы на светодиодах. Они потребляют исключительно мало электроэнергии, а светят не хуже стандартных.

Для экстренных случаев или для заправки дайвинг-баллонов необходимо иметь небольшой дизель-генератор мощностью около 5 кВт. Аккумуляторов должно быть минимум шесть, мощностью по 1200 А·ч. Общая емкость – 8000 – 10 000 А·ч.

Проводка должна быть легко доступна и проста для ремонта, поскольку во влажной атмосфере моря, особенно тропиков, происходит быстрое окисление контактов.

*Материалы предоставлены
Национальной академией шкиперов*

