

Евгения Краева. Фото автора, Даниила Исиченко и Даниила Тимофеева

«Дахаб – это большая деревня с огромным бассейном и ежедневным ветром».

Егор Попретинский, российский спортсмен, 8-е место в мировом рейтинге по виндсерфингу



ДАХАБ

Трюк «Chacho»

Дахаб хорошо известен прежде всего тем, кто занимается виндсерфингом. Он расположен на берегу Красного моря, в 80 км от Шарм-эль-Шейха, на восточном побережье Синайского полуострова.

Любителей моря и ветра тянет сюда, как магнитом, а некоторые даже переезжают в эти места жить. Чем же так привлекательны они, решила я выяснить и отправилась в путь.

Факторов, делающих этот городок «кузницей кадров» для виндсерфинга и меккой для состоявшихся спортсменов, несколько: это особенности прибрежной зоны, подходящий климат, дешевизна перелета, проживания и питания, относительное спокойствие и тишина по сравнению с другими виндсерф- и кайт-курортами. Но обо всем по порядку, или «швайя-швайя», как говорят арабы.

Большинство людей начинает свое путешествие с покупки авиабилета или тура, и только затем они отправляются по магазинам и собирают вещи. У многих же спортсменов покупка билета – этап завершающий. Они надеются на горящие авиабилеты туристических компаний, ведь вопреки распространенному мнению о беззаботной жизни

именитых спортсменов, даже самые известные из них вынуждены экономить.

Решив последовать примеру последних, начала с подготовки к поездке: прочитала, наверное, все, что существует на форумах и сайтах в Интернете про Дахаб, опросила знакомых, накупила медикаментов и сувениров, обменяла рубли на доллары, собрала вещи и, наконец, начала обзванивать турфирмы, одна из которых предложила мне билет за 150 долларов. Надо брать – дешевле перед Новым годом уже не найти.

Поскольку я ехала в Дахаб постигать азы такого замечательного вида спорта, как виндсерфинг, с собой решила взять мачту, гик и парус, т. е. «верхушку» виндсерфа. Это немного, обычно ребята берут с собой пару досок, три-четыре паруса, и пару мачт

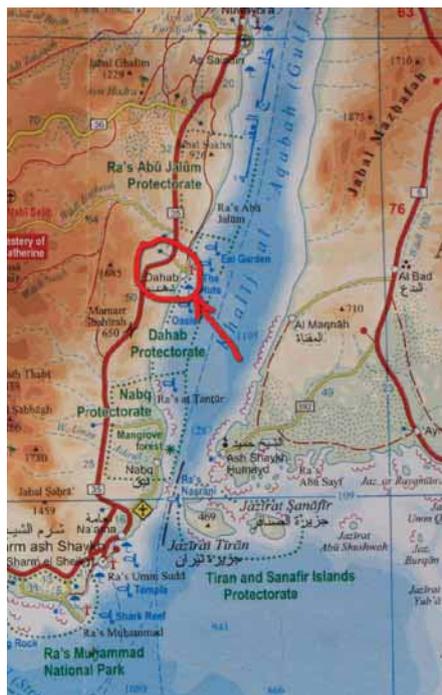


и ремнабор в огромном специальном чехле, весящем килограммов 50–70. На мой вопрос насчет крупногабаритного груза, а длина мачты даже в сложенном состоянии составляла 2.2 м, в авиакомпании мне сказали, что его провоз невозможен, поскольку максимальная длина контейнера – 2.03 м, и моя мачта туда ну никак не поместится. «Однако как-то ведь люди перевозят мачты и лыжи, вряд ли я первая». Думая так, я решила рискнуть и договориться уже по факту. Так я вплотную подошла к «темной стороне» дела, как очень точно охарактеризовала перевоз спортивного инвентаря на самолете Ольга Раскина – известная российская спортсменка. В Пулково стало понятно, почему представители турфирм просили приезжать в аэропорт за три часа до вылета – на все чартерные рейсы, независимо от пункта назначения, через все здание тянулась одна огромная очередь.

Подойдя наконец к стойке приема багажа и вспомнив все наставления знакомых спортсменов, попросила у рядом стоящей семейной пары с легкими чемоданчиками разрешения записать на них перевес. Они не были против, и я благополучно избежала оплаты за тот килограмм багажа, который обнаружился у меня сверх разрешенных 25. Вопрос о негабаритном грузе решился еще быстрее: с ужасом осознав, что в мои намерения входит взять мачту с собой в салон, работница аэропорта тут же уверила меня, что у них есть специальный контейнер для негабаритного груза, а вот в салон такие вещи брать нельзя, и проводила к специальному лифту, на котором моя бесценная мачта уехала куда-то вниз.

Почти пять часов в самолете пролетели незаметно. Перед посадкой многие перевели часы, так как время

в Египте отстает на час от московского. И вот уже передо мной аэропорт Шарм-эль-Шейха. Все прилетевшим обязательно нужно купить визу в виде большой наклейки в паспорт за 15 долларов. Эту сумму лучше подготовить заранее без сдачи, а также заполнить простенькую анкету, бесплатный бланк которой мне с милой улыбкой



попытались продать – сразу стало понятно, что попала в арабскую страну.

Выхожу из аэропорта и расплываюсь в улыбке – наконец-то долгожданное тепло. От куртки с зимними ботинками избавилась еще в Санкт-Петербурге, отдав другу, который провожал меня, а кофты с капюшоном оказались вполне достаточно, чтобы не замерзнуть, ведь даже ночью температура здесь редко падает ниже 15 градусов. Для тех, кто живет в северных регионах России, египетская зима – аналог удачного лета. Другое дело, что сухой воздух, способствуя быстрому

испарению влаги с поверхности тела, создает ощущение более низкой температуры, чем она есть на самом деле, и вызывает озноб. Поэтому теплая одежда все же нужна.

Если вам не так повезло, как мне, и вы до отъезда не обнаружили случайно в Дахабе друзей своих друзей, то трансфер из аэропорта Шарм-эль-Шейха до Дахаба лучше заказать заранее через турагентство или серф-станцию, так как в аэропорту таксисты будут пытаться содрать с вас втридорога, и договориться с ними будет очень тяжело. Нормальная стоимость трансфера – 35 долларов. Водитель, который встретил меня в аэропорту, был бедуином и звали его Абдулла, но, когда мы тронулись, в его магнитоле заиграли «Иглс – Отель Калифорния», а затем Боб Марли и Эминем. Это было столь же неожиданно, как и открывающийся передо мной вид. Представьте себе сначала огоньки вдоль идеально ровного шоссе, а потом пустынную дорогу среди гор и песков с редкими силуэтами засохших деревьев и луну в зените. Дорога шла то вверх, то вниз, и приходилось постоянно сглатывать, как в самолете. Въезд в Дахаб напомнил мне сказку про Али Бабу и сорок разбойников – узкое кривое ущелье среди скал, казалось, вот-вот сменит пещера с сокровищами. Наконец мы повернули, и передо мной предстало море огней – не ожидала, что Дахаб такой большой.

Первое, что я сделала на месте, побежала к морю «пощупать водичку». Вода по российским меркам здесь и зимой теплая – 19–22°C. Гидрокостюм мне порекомендовали взять длинный, толщиной 3–4 мм, но временами мне в нем было жарковато, многие виндсерферы в солнечные дни выходили на воду в коротких. Особо продвинутые катались только в лайкрах, защищаю-



Элемент фристайла «Willy Skipper»

щих от солнца, ведь если падать в воду не намерен, то и гидрокостюм особо не нужен.

Утро началось с ужасных воплей на улице, от которых я подскочила, решив, что началась война. Оказалось – всего лишь служба в мечетях, которая



Площадь Тахрир в Каире в дни революции

проходит в Дахабе, да и во всем Египте по пять раз на дню, а голос муэдзина разносят громкоговорители, установленные по всему городу. Первые дни эти речитативы мешали спать, однако вскоре пересташь обращать на них внимания.

Затем я услышала шум за окном, как от дождя. Почувствовав разочарование, приготовилась увидеть тучи и отдернула занавеску. Каким облегчением было обнаружить за окном солнце, голубое небо и шумящие на сильном ветру деревья.

Раньше дожди в Египте случались всего пару раз в году, но, похоже, глобальное изменение климата затронуло и его – дожди теперь идут все чаще. Уже после моего приезда несколько раз шел дождь, и несколько раз была гроза, а однажды погода разбушевалась настолько, что три часа гремел гром, сверкали молнии и Дахаб засыпало градом диаметром в сантиметр.

Большинство домов в Дахабе построено без расчета на дождь, поэтому здесь он приравнивается к стихийному бедствию – после непогоды многие жаловались, что залило их квартиры и офисы вместе со всем содержимым: мягкой мебелью, документами и ноутбуками.

На следующий день состоялось мое знакомство с лагуной – большим водным пространством, закрытым

от ветра и волн песчаной косой и позволяющим учиться виндсерфингу даже в сильный ветер, который тут не редкость. Для тех же, кто уже умеет кататься, есть «спиди-зона», а также «Бэйби-бей» – идеальное место для тренировок приверженцев фристайла, благодаря практически полному отсутствию волн при наличии ветра. Наконец, для настоящих профессионалов есть «зона камикадзе», или «вэйв-зона», куда, правда, каждый отправляется на свой страх и риск. Она



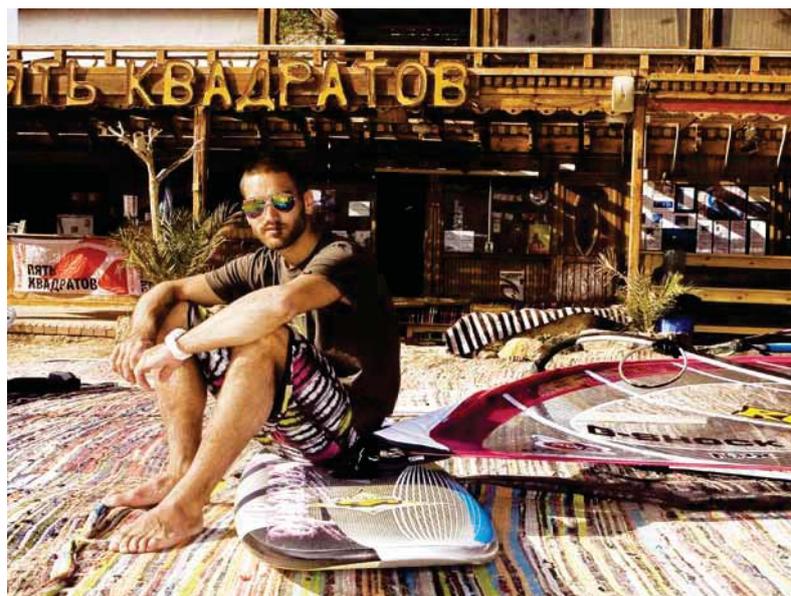
Кайт-лужа

опасна тем, что, в отличие от лагуны и даже спиди-зоны, при возникновении чрезвычайной ситуации к вам не придет помощь с берега. И это объясняется не только удаленностью этой зоны, но и небезопасностью выхода туда для самих спасателей.

Вдоль всего побережья лагуны здесь теснятся виндсерф-станции, как российские, так и других стран. Есть даже несколько станций вейкбординга. Кайт-станций, как и места для катания кайтеров, в Дахабе гораздо меньше – им отведена «кайт-лужа» – участок мелководья на краю лагуны. Однако для обучения азам кайтбординга этой акватории обычно хватает, а те, кто уже достаточно уверенно катается, найдет множество других подходящих мест на побережье. Основной плюс кайт-лужи – песчаное дно без рифов, но будьте аккуратны – даже там опасные обитатели Красного моря могут себя проявить, например, в виде иглы рапана, воткнувшейся в вашу ногу.

Егор Попретинский, приезжающий сюда тренироваться не первый год, рассказал, что сезон ветров в Дахабе – это весна и осень. Однако кататься тут можно и не в сезон, так как тут бывают термические ветры, но, чтобы их не пропустить, нужно постоянно быть на чеку и не лениться вставать пораньше.

В Дахабе всегда очень рады южному ветру, так как он нагоняет у побережья высокую волну, столь любимую экстремалами водных видов спорта.



Егор Попретинский – прорайдер станции «Пять квадратов»

11 декабря сюда пришел настолько сильный «южак», что несколько кафе на набережной залило, правда, это не подмочило всеобщей радости от хорошего катания.

Хотя я приехала «не в сезон», ветреных дней было достаточно, чтобы можно было пройти не только начальный курс обучения на русской станции «Пять квадратов», но и научиться уверенно кататься. Многие думают, что виндсерфинг – это спорт для экстремалов и качков, однако в Дахабе на доску успешно встают и дети, и пожилые люди. Мой инструктор Андрей сразу предупредил, что самое сложное в виндсерфинге – это вытаскивать парус из воды за старт-шкот, именно это по сто раз на дню приходится проделывать начинающему виндсерферу. Некоторые пугаются: если вначале так тяжело, что же будет дальше? А дальше будет легче! И если на этом этапе не испугаться трудностей, то все окупится сторицей. Поскольку, чтобы кататься на доске, сила не нужна – важно чувство равновесия. Задача инструктора как раз и состоит в том, чтобы на первых этапах научить компенсировать тягу паруса весом тела. Но сначала – теоретическая подготовка. На первом занятии мой инструктор рассказал, как определить, откуда дует ветер, как работает парус и какие существуют курсы относительно ветра. Затем на тренажере, находящемся на берегу, я разучила правильную стойку и то, как

управлять доской и разворачиваться. Затем – на воду. Хотя первое время я только и делала, что падала с доски, но к концу первого занятия уже неплохо шла в галфвинд, т.е. перпендикулярно направлению ветра, а также художественно сделала несколько поворотов.

На втором занятии мы дошли до спиди-зоны, где я попыталась сделать все то же самое, только в более сильный ветер. Следующий этап – выход на глиссирование, который оказался не столь уж сложной задачей, но стали слишком быстро уставать руки, хотелось их разгрузить. Помочь в этом может только трапеция – пояс с крючком, за который с помощью специальной петли на гике можно прицепиться к парусу. Несмотря на то, что в трехдневный начальный курс входит только теория хождения в трапеции, я решила освоить эту науку самостоятельно, просмотрев несколько обучающих фильмов. Именно глиссирование в трапеции и петлях делает виндсерфинг привлекательным для миллионов людей по всему миру. Однажды попробовав, как это – нестись на огромной скорости по верхушкам волн, многие, почувствовав себя единым целым с доской, парусом и ветром, будут вставать на доску снова и снова.

Зацепиться на ходу за петлю на гике у меня долгое время не получалось: подаваясь вперед, я теряла равновесие и моментально падала носом в парус – не больно, но обидно. Другие виндсер-

феры, катающиеся на станции, объяснили мои ошибки, и к своему отъезду я наконец встала в петли уже не на учебной, а на обычной 140-литровой бесшвертовой доске, испытав при этом огромную радость. Теперь в моих мечтах всегда будут шуметь ветер и волны.

Если же вы хотите просто кардинально сменить обстановку, то Дахаб – правильный выбор. Здесь по улицам бродят козы, у домов местных жителей стоят припаркованные верблюды, а подводный мир побережья заставит вас и вовсе забыть обо всем, особенно если вы видите коралловые рифы впервые. Когда я зашла в море с маской и

аренда яхт и катеров по всему миру

СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
Официальный представитель в России и СНГ

www.solpar.ru/kater33
36 лет успешной работы!
15-й год в России!

Sunsail TUI le boat

ОТДЫХ НА ЯХТАХ
Возможность аренды яхты без капитана (bareboat charter)
Более 3000 яхт на 100 базах в 45 странах
**ГРЕЦИЯ, ТУРЦИЯ, ХОРВАТИЯ
ИТАЛИЯ, ИСПАНИЯ, КИПР**
Пора бронировать лето и осень 2011!
СЕЙШЕЛЫ, ТАЙЛАНД, КАРИБЫ
МАЛАЙЗИЯ, КУБА, ТАИТИ...
Яхта в Греции на 6 чел. (2 каюты)
в мае от **39900** р./нед.

КРУИЗЫ НА КАТЕРАХ
с комфортабельными каютами, кухней и душем
Более 2000 катеров на 50 базах в 30 регионах
по рекам и каналам **ФРАНЦИИ, АНГЛИИ
ИРЛАНДИИ, ГОЛЛАНДИИ, ФИЛАНДИИ**
лагуна **ВЕНЕЦИИ, оз. ЛОХ-НЕСС**
Аренда катера во Франции
в мае на 3 чел.
**Вы управляете сами!
Права не требуются!** от **33 900** р. в неделю
ВИЗЫ, АВИАБИЛЕТЫ, ОТЕЛИ, КРУИЗЫ

(495) 926-37-75 (812) 322-96-86, 939-29-06
ONLINE-бронирование на www.solpar.ru/kater33

Реклама

трубкой и опустила голову, уши заложила тишина, и сквозь абсолютно прозрачную голубую воду, разбивающую свет на множество отдельных лучей, передо мной открылся волшебный подводный мир с его удивительными обитателями: разноцветными и смешными пучеглазыми рыбами, осьминогами, скатами и множеством других существ. Каждый день тут можно встретить что-то новое. Говорят, что самый запоминающийся снорклинг – в месте, которое мне еще только предстоит посетить: в лагуне Блю Холл, окруженной коралловыми рифами, глубиной около 100 м, с подводной вертикальной пещерой. Пещеру с морем соединяет пролив, а нависающие над ним скалы называют аркой. Однако эта красота коварна – некоторые обитатели моря здесь смертельно опасны и могут сильно ранить, поэтому под водой ничего нельзя трогать – только смотреть. Морские ежи, скаты, рыба-крылатка, рыба-камень, невидимая на фоне дна – вот только малая часть ядовитых существ Красного моря. По дну вне пляжей лучше вообще не ходить, а сразу после захода в воду надо начинать плыть.

На фоне этого революция, начавшаяся в Египте как раз в те дни, оказалась совсем не такой страшной, как передавали СМИ. По крайней мере на Синае.

P.S. Немного о финансовых аспектах поездки. Чтобы не тратить бешеные деньги за роуминг, лучше купить местную sim-карту. Я почти сразу купила карту Vodafone – самого распространенного в Египте оператора, стоит она 75 фунтов, что на момент моего приезда составляло порядка 13 долларов (впоследствии доллар немного подешевел). Если вы планируете звонить в Россию, то обязательно попросите продавца сразу подключить туристический тариф, тогда звонить домой можно будет раза в три дешевле.

Хочется отдельно сказать про банковские карты. Многие перед поездкой оформляют карты, чтобы не возить наличность с собой, так как считается, что это опасно. Я и сама раньше так думала, однако за два дня до запланированной поездки со мной случилась большая неприятность – с моего счета в «БИНБАНКЕ» пропали все отложенные для этого путешествия деньги. Надо сказать, что после открытия счета за месяц до происшедшего я два раза сняла деньги в офисе и один раз в банкомате этого банка. Это теперь я знаю, насколько распространены электронные мошенничества у нас в стране и как сложно отстаивать свои права.

В офисе банка мне сказали, что это не их проблема и что я могу подать заявление в милицию, но шансов доказать свое право на возвращение денег обратно практически нет, банк еще никогда никому ничего не возвращал. ■



Евгений Курганов. Фото автора

«Симон Боливар» в Петербурге

Учебное парусное судно ВМФ Боливарианской Республики Венесуэла «Симон Боливар» (BE-11 «Simón Bolívar»), обменявшись на Кронштадском рейде салютом наций с крепостью, 21 апреля около 11 часов дня ошвартовалось у набережной Лейтенанта Шмидта в Санкт-Петербурге. Намеченный на 19 апреля приход задержался из-за крайне тяжелой ледовой обстановки в Финском заливе. Построенному для плаваний в южных морях паруснику потребовалась помощь ледоколов – «Кару» и пришедшего ему на помощь ледокола «Капитан Сорокин». Напомним, что весной этого года число грузовых судов, застрявших во льдах, доходило до 150. Их проводкой занимались 12 ледоколов, в том числе атомный ледокол «Вайгач».

Покружившись в приветствии, удалились помогавшие при швартовке портовые буксиры, и начался первый в истории визит венесуэльского военного корабля в российский порт. Организаторами визита выступили посольство Венесуэлы в РФ, Ленинградская военно-морская база и городской комитет по внешним связям. На причале судно встречали представители ЛенВМБ, а также Адмиралтейский оркестр. По окончании швартовки и подъема на борт официальных лиц на судно были допущены журналисты, а в следующие дни «Симон Боливар» открыли для всех желающих его осмотреть.



Визит парусника посвящен 200-летию провозглашения независимости, которую Боливарианская Республика Венесуэла отмечает в эти дни. В Санкт-Петербургском Доме музыки состоялась пресс-конференция, посвященная визиту, и концерт с участием латиноамериканских музыкантов «Музыка Венесуэлы: от традиций к патриотизму». Одно из центральных мероприятий, в котором принял участие экипаж судна – церемония закладки в парке «300-летия Петербурга» камня памятника Франсиско Миранде, революционеру, национальному герою Венесуэлы, установившему связи с Россией еще в начале XIX века.

Корабль назван в честь Симона Боливара (1783–1830), наиболее известного руководителя войны за независимость испанских колоний в Новом Свете. Имя Боливара носят государство Боливия, штат Боливар, город и горный пик Боливар в Венесуэле, боливар-венесуэльская валюта, два города и департамент в Колумбии, два города в Перу, пролив между островами Фернандина и Исабела и, наконец, сильнейший футбольный клуб Боливии.

Трехмачтовый барк «Симон Боливар» — третье судно, сошедшее со стапелей верфи «Сенермар» (Испания). Заложен 6 июня 1979

г. в Бильбао, корпус закончен 21 ноября того же года, передан ВМФ Венесуэлы 12 августа 1980 г. Особенность барка – белый корпус с широкой черной полосой на уровне главной палубы и черные декоративные порты. Это отличает его от большинства парусников с прямым вооружением, имеющих черные корпуса и белые порты. Стальной корпус барка – классического силуэта, с приподнятым баком и ютом; между ними, уровнем ниже – главная палуба.

Украшение под бушпритом представляет образ Свободы во фригийском колпаке, разрывающей цепи рабства, задрапированной венесуэльским флагом. Ходовая рубка расположена за бизань-мачтой. Три мачты несут 23 паруса, из них 10 прямых. Ход под парусами, по словам кадетов, до 17 уз в бакштаг.

На палубе обращает на себя внимание запасной двухлопастный винт. Вероятно, при ходе под парусами винт может устанавливаться в положение наименьшего сопротивления движению.

Внутренние помещения оформлены в традиционном стиле, при этом лампы в осветительных приборах, как правило, энергосберегающие. Кают-компания украшена бронзовым бюстом Симона Боливара. В ходовой рубке особо примечательны расположенная по левому борту пирамида с четырьмя винтовками (ВМФ все-таки!) и скульптурное изображение Девы Марии между лобовыми иллюминаторами, над указателем гирокомпаса.

Командир судна — капитан первого ранга Карлос Альберто Мартина. В этом плавании он командует экипажем численностью 168 чел., состоящем из офицеров, сержантов и кадетов-практикантов. Кадетов может быть до 102, но сейчас на борту их меньше. В число практикантов входят и 18 девушек-моряков. Они исполняют те же обязанности, что и юноши, но признаются, что ребята стараются оберегать их от чрезмерных нагрузок. Единственное послабление для девушек – проживание в каютах отдельно от ребят.

Хочется отметить легкость общения с венесу-

эльцами. Преодолевая языковой барьер дружелюбием и простотой, они демонстрировали поразительную терпимость, спокойно глядя на раскачивающихся на фалах детей и их мам, «избивающих» надраенную рынду.

Офицерские погоны курсант получает после четырех лет учебы и двухмесячной плавательной практики. Вероятно, это, а также запланированная в Санкт-Петербурге смена экипажа объясняют продолжительность плавания – почти четыре месяца. Покинув Венесуэлу, барк посетил порты Португалии (Понта Дельгада, Азорские острова), Германии (Бремерхафен), России (Санкт-Петербург), а на обратном пути посетит Испанию (Кадис).

«Симон Боливар» уже побывал более чем в 40 странах мира и зашел более чем в 90 портов. Барк совершает один продолжительный учебный поход в году. Свое первое плавание от Ла Гуайры, Венесуэла, до восточного побережья США, затем до Западной Европы и обратно через Канарские острова судно совершило в 1981 г. За несколько лет «Симон Боливар» много раз пересекал Атлантический океан, а в 1987 г. ушел в кругосветное плавание. Парусник участвовал в сиднейском параде по случаю 200-летия Австралии, в Регате Колумба в честь 500-й годовщины открытия Нового Света, «Операциях «Парус», регулярно участвует в других международных соревнованиях.

Венесуэльских моряков в Санкт-Петербурге ожидали насыщенная культурная программа, а также несколько официальных протокольных мероприятий – встречи в Смольном с вице-губернатором Санкт-Петербурга и на крейсере «Аврора» с командованием ЛенВМБ, возложение венков на Пискаревском мемориальном кладбище, посещение Музея блокады и обороны Ленинграда, Центрального военно-морского музея, Эрмитажа, встречи с российскими курсантами. «Это визит доброй воли. Мы помогаем объединить народы Венесуэлы и России. К тому же посещение России и Петербурга, города высокой культуры, будет полезно не только нашим кадетам, но и офицерам», – сказал в заключение Чрезвычайный и Полномочный Посол Республики Венесуэла Уго Хосе Гарсия Эрнандес. ■

