

4. Как выбрать яхту

Если бы у нас была куча денег, мы бы пошли к известному корабельному инженеру и составили бы с ним договор на разработку волшебной яхты, которая бы включала в себя все наши предпочтения, идеи и мечты. Потом мы бы отправились к лучшему яхтостроителю и договорились бы с ним о постройке яхты нашей мечты с плавными обводами и сверкающими бортами. Мастера бы отделали ее изнутри вишневым деревом или тиком и отполировали бы до совершенства. Мы бы установили мачты из углеродных волокон, пошили бы дорогие паруса, поставили бы много мощных лебедок и все остальное было бы тоже самое лучшее. К сожалению, у многих из нас не такие уж толстые кошельки, но мы все равно хотим плавать. Как же быть? Даже если у нас и есть какие-то деньги, мы все равно не можем потратить их все на яхту. Нужно оставить что-то и на само путешествие. В реалии у нас могут быть и другие финансовые обязательства.

Почему бы не сэкономить кучу денег, купив использованную яхту? Запомните, яхты довольно долговечны. Большинство из них 90 процентов своей жизни (или больше) проводит в яхтклубах. Иногда двигатель или паруса требуют замены, в основном же покраска и лакировка ничего не стоят. Часто можно купить бывшую в употреблении яхту, но хорошо укомплектованную (радио, спинакер, дополнительные паруса, мощные лебедки, обновленный интерьер).

Давайте посмотрим, что есть на рынке.

Прежде чем начать, нам нужно ответить на следующие вопросы:

1. размер яхты
2. есть ли у вас необходимые навыки для управления большой яхтой
3. кто будет вместе с вами путешествовать
4. процент вашего бюджета, который вы готовы потратить на яхту
5. сколько времени вы готовы посвятить, чтобы привести яхту в порядок

1. Размер яхты

Если вы намереваетесь ходить в местных водах летом в течении нескольких недель, яхта длиной 25 или 30 футов может вполне вас устроить. Для более амбициозных походов, однако, яхта большего размера будет значительно комфортабельней и обеспечит более спокойный сон, будет иметь больше места для провианта и вспомогательных устройств. Запомните, что с увеличением размера яхты, ее цена и стоимость обслуживания возрастают очень быстро. Так, например, 50-футовая яхта может стоить в два раза дороже, чем 40-футовая, которая в свою очередь может быть в два раза дороже, чем 30-футовая. В долларах, фешенебельная 50-футовая яхта может стоить \$500,000 (или больше) по сравнению с \$250,000 для 40-футовой или \$125,000 для 30-футовой. Б/у яхты могут продаваться за полцены, а то и меньше.

Ту же мысль можно выразить и по-другому: если вы решили остановиться в яхтклубе на своей 50-футовой яхте после того, как вы уже останавливались там на

своей 30-футовой, соберитесь с мужеством, когда менеджер вручит вам счет за стоянку.

Маргарет и мне везло с нашей 35-футовой яхтой. Такая длина обеспечивала разумные ходовые качества и достаточно места для жизни на яхте, более того ее расходы на содержание укладывались в наш бюджет. В 1965 году средний размер крейсерской яхты составлял 30 – 35 футов. Вспомните 30-футовый Таити кеч, разработанный Джоном Ханна и 30-футовый Вондерер III Эрика Хискока, обе яхты были популярны 35 лет назад.

Сегодня, однако, из-за увеличивающегося благосостояния людей, вовлеченных в парусный спорт, средняя длина выросла. В 1999 реестр парусной ассоциации «Семь Морей» насчитывал 653 члена, длина их яхт варьировались от 26 до 78 футов и в среднем равнялась 41 футу. В том же году 362 члена Британского королевского яхтклуба владели яхтами от 26 до 130 футов и их средняя длина составляла 38 футов. Увеличение на несколько футов может показаться незначительным, однако, даже небольшое увеличение длины ведет к резкому увеличению тоннажа. Например, две недавних разработки Нила Джеперсона для Икс-яхт в Дании имеют следующие характеристики:

Икс -332 (33.8 фута) имеет водоизмещение 9,590 фунтов

Икс -382 (37.7 фута) имеет водоизмещение 14,333 фунтов

Заметьте, что разница в длине не больше 4 футов. Но как отличаются водоизмещения: более длинная яхта тяжелее на 4,743 фунта! Такой дополнительный вес означает высокую стоимость обслуживания, но при этом добавляет комфорта, скорости и свободного места, что отражается на размерах баков, двигателя, кладовок, парусов, дополнительного оборудования и места для личных вещей.

Выбирая яхту, нужно обратить внимание на многие вещи. Банки (койки) у меня стоят на первом месте, хотя морские инженеры упрямо обходят стороной эту часть интерьера; многие из них, видимо, никогда не выходят в море. Возможно также, что отдел продаж считает более важным наличие удобных мест для просмотра телевизора. Из моего опыта, однако, каждый член экипажа должен иметь свое удобное и компактное место для сна, плюс свой рундучок или полку и лампочку. Тогда он сможет распорядиться простынками, подушками и одеялами по своему усмотрению и отдыхать в сухом, знакомом и безопасном месте.

Если только это возможно, попытайтесь избежать использование одной банки для нескольких членов экипажа. На гоночных яхтах часто используют одно спальное место для тех спортсменов, которые по очереди несут вахты, но это вряд ли подходящее решение для негоночных яхт. Сильно рекламируемые двойные спальные места, которые подходят для якорных стоянок и портов, не имеют никакого применения во время перехода, если они только не разделены перегородкой посередине и не снабжены удерживающими от перемещения приспособлениями. Если в плавании участвуют два человека, то яхта должна быть оборудована двумя спальными местами. Если три, то тремя и так далее.

На выставках катеров и яхт я заметил, что объемные мешки с парусами всегда отсутствуют, поэтому продавцам легко преувеличить количество спальных

мест. На практике же одно или два спальных места, как правило, оказывается занято под склад.

Банка в форпике в большинстве случаев не пригодна для сна во время перехода из-за качки. Кроме того, форпик в реальном мире превращается в большую кладовую. Все, для чего вы не можете найти подходящего места, непременно оказывается там: запасные весла, лопасти для ветрового подруливающего устройства, солнечные батареи, рулоны навигационных карт – все это размещается повдоль V-образной банки, прямо впереди – большие пластиковые ящики с туалетной бумагой и бумажными полотенцами, чехол для грота, большой тент для стоянок и москитные сетки для люков. Потом идет стопка запасных одеял и подушек и сбоку ящик с шарфами, перчатками, шапками и кепками. С другой стороны ящик с сухофруктами в коробках и мандаринами и другими фруктами в сетках. Не исключено и наличие одного или двух мешков парусов в этом месте. Другими словами, начиная от гальюна в миделе до бака, яхта упакована по самую палубу.

Все это выливается в правило номер один: в реальном мире хождения под парусом, забудьте о том, чтобы спать в форпике.

Чем больше яхта, тем быстрее она сможет пройти от А до Б, такая яхта также может иметь большой запас провианта, запасных частей и инструментов, которые как раз в большей мере требуются маленьким яхтам, которые в силу того, что медленные, вынуждены больше времени проводить в море и как следствие, требуют больше воды и еды.

Все яхты, большие или маленькие, должны иметь набор якорей, шлюпку, много места для продуктов, места для якорных цепей или концов, одежды, инструментов, медикаментов и еще сотню других нужных вещей. 25-футовая яхта с водоизмещением 4.5 тонны должна иметь все это на борту, также как и 40-футовая яхта с водоизмещением в 12 тонн. Крейсерское оборудование (скажем, весом в 1 тонну) для длительных переходов составляет 22% веса маленькой яхты и занимает большую часть ее свободного места, в то время как это число составляет всего 8% для большой яхты (или быть может 10%, если используется более тяжелое оборудование). К тому же, 1 тонна (не так много на самом деле) легко разместится на просторных полках, в рундуках и трюме большой яхты.

Я хочу сказать, что у вас могут быть весьма веские аргументы купить более старую большую яхту вместо более новой маленькой, если вы собираетесь совершать длительные океанские переходы.

Прежде чем вы отправитесь в серьезное путешествие, обязательно сделайте серию пробных выходов с вашей командой. Проверьте ваших людей и яхту в течении нескольких дней в местных водах. Выберите маршрут чуть потруднее, чем вы обычно проделываете. Если возникнут проблемы, вы всегда сможете вернуться, исправить неполадки и попробовать еще раз. Другими словами, расширяйте ваши горизонты понемногу. Не переусердствуйте. Если попали в неприятность, поворачивайте назад. Опытным яхтсменам никогда не стыдно повернуть назад.

2. Какого размера яхтой вы сможете управлять?

Чем больше яхта, тем больше умения и мускульной силы потребуется, чтобы ей управлять. У нее могут быть мощные лебедки, но их труднее вращать. Легко шутить о поднятии 500-т или 600-т футового грота на 50-ти футовой яхте в офисе яхтенного брокера, но это может быть чрезвычайно непросто выполнить ночью в свежий ветер. Наличие мощного двигателя на большой яхте не означает, что ей будет легче управлять при швартовке в сильный ветер.

Я думаю, что все опытные яхтсмены согласятся, что вы должны уметь входить и выходить из узких мест под парусом без помощи двигателя. К сожалению, это совершенно чуждо современным яхтклубам США сегодня, где каждый выходит из порта под двигателем, потом поднимает паруса на несколько часов и возвращается опять в порт под двигателем.

Вы можете, конечно, проигнорировать это замечание, но если вы далеко от своего родного яхтклуба и что-то случилось с вашим дизелем (намотали концы на пропеллер или сели аккумуляторы), вы будете чрезвычайно довольны вашим умением управлять яхтой под парусом в ограниченных водах.

Предположим, что вы хотите заправиться топливом и водой у наветренного дока. Знаете ли вы как бросить якорь на пути к доку, чтобы потом себя вытянуть против ветра? Если вы встали на якорь возле скалистого берега и ветер сменился и теперь дует в сторону берега, знаете ли вы как выйти из такой ситуации без того, чтобы не быть выброшенным на скалы? Все эти маневры нетрудно довести до совершенства, но повторять их рекомендуется регулярно. Может быть полезно начать с маленькой яхты и потом перейти на большую, так как большая яхта менее поворотлива и ошибки на ней могут обойтись в тысячи долларов.

Не думайте, что маневрирование в ограниченном пространстве невозможно освоить. Это потребует определенного терпения, но удовольствие от достигнутого с лихвой окупит ваши усилия. В половине случаев, все что требуется сделать – это развернуть яхту по ветру, уделяя внимание приливным течениям и течению реки, а также местному судоходству, и поднять стаксель. Потом вы отдаете кормовой конец или выбираете якорь, и все - вы отчалили. Как только у вас появится чуть больше места, можно поднять грот.

В другой половине случаев вам потребуется больше осторожности, внимательности и опыта. Кто-то один должен держать все под контролем. Он должен продумать все до мелочей, каждый шаг, убедиться, что все снаряжение готово, иметь запасной вариант и детально объяснить остальным членам экипажа последовательность действий. Часто вам потребуется использовать концы для того, чтобы привязаться к другому доку или чтобы развернуть яхту в выгодном с точки зрения ветра направлении. Опять-таки, учтите приливные течения или течения реки, если они играют роль в вашей ситуации.

Один из способов потренироваться в подобных маневрах и не выглядеть глупо в глазах окружающих – это найти необитаемую безопасную мелкую якорную стоянку. Сбросьте кранец на небольшом якоре в качестве отметки и используйте его для отработки своих маневров.

3. Кто отправиться с вами в путешествие?

Ваша жена? Муж? Дети? Близкий друг? Сотрудники по работе? Знают ли они что-либо о путешествии под парусом или это шумная бравада? Обладают ли они какими-нибудь полезными навыками? Серьезны ли их намерения? Смогут ли они стоять вахты ночью? Стоит ли позаботиться о подруливающих устройствах и автопилотах?

Правило 2: испытайте свою команду во время коротких походов, пока идет подготовка к большому плаванию.

Чтобы понять как люди срабатываются на яхте, возможно потребуется наняться добровольцем в команду дальнего плавания. За достаточно короткий срок вы увидите как другие справляются с готовкой, вахтами, навигацией и уживаются с другими незнакомцами в маленьком пространстве. Вы можете не согласиться с капитаном в некоторых случаях, но он капитан и он ответственен за яхту и ее экипаж, поэтому вы быстро узнаете, что у него получалось, а что нет.

С другой стороны, можно нанять инструктора по парусному спорту или чартерного капитана для проведения небольшой «репитиции в костюмах» с вами и вашей командой. Вы можете попросить его отправиться на соседний остров или другую гавань или якорную стоянку на пару дней, чтобы опробовать различные паруса, постановку и снятие с якоря, приготовление пищи во время перехода и плавание ночью. Вы увидите как люди взаимодействуют друг с другом и подходят (или нет) для путешествия под парусом. Преимущество опытного яхтсмена на борту в том, что вы можете засыпать его вопросами хоть целый день.

Я вспоминаю известный рассказ доктора Клода Вуорса:

«Один человек, если он сам окажется яхтсменом, безусловно заинтересуется в обучении любознательного, но неопытного владельца яхты.

Два человека обязательно объединятся против вас и всегда найдут причину, чтобы не делать так, как вам хочется».

4. Какую часть вашего бюджета вам следует потратить на яхту?

Как я уже говорил, яхта начинает очень быстро расти в цене с увеличением ее размера. Обладаете ли вы достаточным количеством наличных, чтобы позволить себе яхту такого размера? Помните, что гораздо выгодней говорить с продавцом с позиции силы. Не забывайте о возможных затратах на инспекцию, ремонт, оплату стоянки, поднятие яхты из воды, покраску и новое оборудование.

Эл Питерсен, один из моих героев-яхтсменов, однажды сказал мне, что установка оборудования стоит обычно столько же сколько и его покупка. Сначала я довольно скептически к этому отнесся, но потом понял, что Эл был прав.

Предположим, что вы купили новый носовой люк (\$425). Сначала вы удалите старый люк и комингсы. Вы арендуете электроножовку со специальным полотном для увеличения размера отверстия под люк. Затем вы (или плотник) изготовите новые длинные изогнутые комингсы для того, чтобы плоский люк плотно прилегал к выпуклой палубе. Затем вы раздобудете 16 нержавеющей болтов и просверлите дырки. Напоследок, вы снова все разберете, пропылесосите и посадите на клей фирмы 3М марки 5200. Пыльная работенка. После этого вы спуститесь в кабину, подрежете болты и приведете в порядок потолок. Теперь сложите все вместе: все ваше время (включая часы, проведенные в поиске нужных запчастей и людей),

сколько вы заплатили плотнику и за аренду электропилы. Полученная цифра вас может удивить.

Тоже самое с новым радио (антенна и проблема заземления), брашпилем (укрепление палубы, проблемы с якорным роульсом или носовым реленгом) или погон для гика-шкота (решить о местоположении, подготовить крепеж, усилить палубу с помощью пластин с обратной стороны, найти подходящие болты и собрать все вместе). Но стоп! Лебедка на пути. Значит удаление лебедки, заделывание дырок с помощью стеклопластика, зашкуривание, покраска и установка лебедки где-то в другом месте. И, о да, дорогая, новая лебедка не входила в наши планы!

Будьте реалистичны насчет того сколько вы можете потратить на яхту. Не залазьте в долги, которые потопили многих мечтателей о южных морях. Если у вас не хватает денег, то может быть имеет смысл наняться к кому-то на яхту. Или остановиться на менее дорогой яхте. Или скинуться со своим партнером. Вы должны зарезервировать кое-какие деньги на установку дополнительного оборудования и ремонт. Одни карты для большого плавания могут вам обойтись в \$2000. Плюс списки маяков, путеводители, справочники, спасательное оборудование, медикаменты, кусачки для троса, запасной такелаж, покраска дна и так далее и тому подобное. Оставить ли заплатанную надувную шлюпку или купить новую? Оставить ли старый лоран или заменить его на GPS? Нужна ли вам новая электрическая якорная лебедка или вы обойдетесь старой ручной? Не забудьте некий запас на экстренный случай, если вдруг что-то сломается или кто-нибудь заболит или получит травму.

Правило 3: Расходы не останавливаются на момент покупки яхты вашей мечты. После этого они начинают только расти.

5. Обладаете ли вы достаточным терпением и навыками, чтобы купить старую яхту и привести ее в порядок?

Некоторые люди любят ремонтировать свои яхты, другие просто это ненавидят. Независимо от того, к какому типу вы себя относите, старая яхта требует плана действий. Работа может занять 6 недель или 2 года. Предположим, вы купили Алберг 37 1974 года постройки за \$40,000. Покупка яхты, которой уже более чем 25 лет, на самом деле не такое уж и безумие. Яхты – это не автомобили, которые ездят каждый день и потому быстро старятся. Многие яхты используются два-три раза в месяц и могут проводить осень, зиму и весну на суше.

Собираетесь ли вы восстановить Алберг до музейного экспоната? Многие люди не собираются, да этого, как правило, и не требуется. Давайте пройдемся по списку работ, с которыми вам может придется столкнуться:

1. Внимательно посмотрите на целостность и водонепроницаемость стеклопластикового корпуса. Сколько воды в трюме? Можете ли вы определить откуда взялась вода? Сколько воды поступает из уплотнительной коробки? Когда яхта на суше, проверьте все отверстия (through-hulls) в корпусе, шланги и затяжку двойных хомутиков. (Если хомутик одинарный, то установите еще один.)

Попробуйте пошевелить подшипник гребного винта и проверьте дно на наличие блистеров (вздутий). Направьте мощную струю воды из шланга на соединение между палубой и бортом и попросите кого-нибудь посмотреть не протекает ли соединение внутри кабины.

2. Такелаж: проверьте мачту и весь стоячий и бегучий такелаж. Это может потребовать нескольких часов, проведенных на мачте. Был ли стоячий такелаж на этой 30-летней яхте когда-нибудь заменен? Попробуйте покрутить все лебедки. Можете ли вы позволить себе заменить лебедки на оборудованные стопорами? Как насчет состояния всех блоков и бегущего такелажа? Поверхностного взгляда тут недостаточно. Удалите, например, грото-фал полностью и прощупайте его пальцами на предмет износа. Новый фал может вам обойтись в \$80.
3. Осмотрите каждую деталь рулевой системы. Если она поломается, есть ли альтернативный румпель? Попробуйте как он работает. Практичен ли он?
4. Кухня: проведите рукой по всему шлангу от газовых баллонов до плиты. Откройте газовый баллон и проверьте комфорки и клапан с помощью мыльного раствора на отсутствие утечки газа. Проверьте работоспособность водяного насоса на кухне и наличие запасного.
5. Проверьте функционирование гальюна. Если чувствуете сильный плохой запах, то добавьте немного хлорки.
6. Проверьте на деле трюмные помпы. Откройте шланг с пресной водой в трюме и посмотрите как помпы будут справляться с водой в течении 15 минут. Удалите инспекционные люки с баков и загляните внутрь с фонариком. Плохо пахнувшие мало используемые баки требуют мойки чистыми тряпочками и многократным полосканием пресной водой, возможно с добавлением половины чайной ложки хлорки.
7. Прогрейте двигатель, замените масло и маслянный фильтр. Замените все топливные фильтры и экраны. Если отсутствует вспомогательный топливный фильтр, то обязательно установите его. (Я советую использовать Ракор 500 FJ)
8. Выбросите старые аккумуляторы и купите новые.
9. Отнесите паруса в мастерскую. Там их проверят и скажут во сколько обойдется ремонт. (Старые паруса всегда требуют ремонта, особенно задняя шкаторина грота, которая гниет в первую очередь). Мастер может приговорить ваши паруса и предложить сшить новые. Прислушайтесь к его совету. Он знаток своего дела. Если по какой-то причине вы ему не доверяете, спросите в другой мастерской, где вам, вероятно, скажут тоже самое.

Если вы не чувствуете себя уверенным в какой-либо области, то наймите специалиста. Платите ему за работу, но смотрите и учитесь у него и задавайте много вопросов.

Окей, что мы имеем после того как покончили с нашим списком? У нас есть корпус, такелаж, рулевая система, кухня, галюнь, трюмные помпы, двигатель, аккумуляторы и паруса. Предположим, что семь из девяти наименований прошли проверку, но два – нет. Например, вам нужен новый галюнь и плита. Выбросите старые и установите новые.

Наконец, если вы и специалисты удовлетворены проверкой, по крайней мере, яхта в рабочем состоянии. Покраска, лакировка и полировка могут быть сделаны позже. Основная задача теперь – отправиться в плавание – в этом вся соль.