

5. Поиск яхты продолжается

Существует три категории яхт, которые можно купить по умеренной цене:

- экс-гоночные
- экс-чартерные
- бывшие в употреблении крейсерские (негоночные)

Первая категория – это яхты для парусной гонки - игры, в которой одна яхта должна обогнать себе подобные на дистанции, обозначенной набором буйков или на пути от одного пункта у побережья до другого, обычно в течение второй половины дня или одного-двух дней. Гонки – веселое времяпровождение. Участие в гонках – нелегкое занятие, но хороший способ освоить стратегию и тактику, управление парусами и яхтой, получить представление о скорости яхты, как вести себя в легкий ветер, важность чистого дна и так далее. Парусные гонки послужили хорошим стимулом для многих улучшений в конструкции парусов, лебедок, одежды для непогоды и обводов корпусов выше и ниже ватерлинии. Тем не менее, я не верю, что искусственные стандарты гоночных яхт – это лучший вариант для дальних плаваний.

Проекты гоночных яхт уже долгое время основываются на пресловутых гоночных правилах, согласно которым изготавливается серия или класс очень похожих яхт, предназначенных для соревнований между собой (примерно как лошади на ипподроме или гончие на собачьих бегах). Для гоночных яхт важны две вещи – скорость и гандикап. Если это яхты одного класса, то акцент делается на тактике и оборудовании. За всем этим стоят морские инженеры и яхтостроители, которые имеют прямой финансовый интерес выиграть гонку. Яхты победителя продаются лучше всего.

Какие же были характеристики гоночных яхт в прошлом?

Когда основным критерием была длина корпуса по ватерлинии, носовой и кормовой свес, яхты были чересчур длинными и немореходными. Свесы означали, что когда яхта кренилась, ее ватерлиния оказывалась длинней и яхта получала большую скорость. Тем не менее, ее гандикап был основан на длине ватерлии на ровном киле.

Когда основным критерием была фиксированная площадь парусов, морские инженеры чертили планы высоких и эффективных вооружений для легких корпусов с тяжелым килем для обеспечения стабильности. Так как площадь парусов была наиболее критична, разработчики читали гоночные правила со скрупулезностью верховного суда и пытались использовать любую лазейку в правилах, особенно когда речь шла о незамеряемой части паруса.

Когда основным критерием была водоизмещаемость, инженеры строили супер легкие, хрупкие корпуса для слабых и умеренных ветров. В сильный же ветер такие яхты просто не выходили из порта. Если они все-таки выходили в непогоду, то сильно рисковали и часто такие гонки заканчивались поломками, как например, у недавних участников кубка Америки.

Когда основным критерием была общая длина корпуса, то яхты получались с отвесными носом и кормой для увеличения длины ватерлинии. Когда это

сочеталось с неограниченной шириной и лишь обещанием удовлетворить требованию самовосстановления в случае опрокидывания, результаты были хороши только на первый взгляд, но кончалось все гораздо плачевней. Сегодняшние яхты-участницы «Вокруг света в одиночку» и «Венди Глоуб», двух кругосветных гонок одиночников, имеют очень широкие корпуса и используют вес водяных балластных баков, килей с бульбами на конце или и то и другое вместе для балансирования огромного количества парусов, позволяющих развить небывалые скорости. К сожалению, все эти гоночные яхты не самовосстанавливающиеся и прекрасно плавают вверх килем – печальная тенденция, которая уже явилась основной причиной с пол дюжины катастроф, широко обсуждаемых в прессе. Лично я считаю, что инженеры и организаторы подобных гонок должны быть приговорены к тюремному заключению. Они в первую очередь должны были подумать о безопасности экипажа и его благополучном возвращении из гонки. Все остальное – вторично. Даже некоторые ведущие французские яхтсмены, которые пропагандировали подобные яхты в прошлом, сейчас отступились от своих позиций.

Различные правила (международное оффшорное правило, международная система измерений, гандикап и другие) были адаптированы гоночными комитетами для стимулирования парусных гонок между различными классами яхт за счет присвоения им гандикапа. На практике же если один из инженеров нашел лазейку в правилах, то его яхты вдруг начинали выигрывать гонки. Это привело к копированию разработок и всевозможным жалобам и неодобрениям пока новый набор правил не был претворен в жизнь. В итоге, большинство правил стали настолько сложны, что затруднили их понимание обычными смертными и стали доступны только математикам, вооруженным мощным компьютерным обеспечением.

В результате всего этого, яхтенные брокеры получили большое количество экс-гоночных яхт, которые были списаны за несоответствие правилам. Тем не менее, эти яхты доступны и вполне подходящи для негоночных плаваний. Они, конечно же, намного дешевле, чем новые яхты, специально разработанные для дальних плаваний.

Стареющий жеребец может все-таки показать неплохое время на бегах, но как и ветеран осматривает лошадь перед забегом, опытный инспектор должен осмотреть яхту независимо от ее истории и утверждений продавца.

В противоположность б/у автомобилям, механические аспекты яхты составляют лишь малую часть ее стоимости. Корпус, палуба, киль, руль и такелаж служат десятилетиями, если только ими не злоупотребляли и не оставляли без внимания – особенно потому что 90% сегодняшних яхт построены из стеклопластика и имеют алюминиевый рангоут. Двигатель, паруса, гальюн и электроника могут потребовать кое-какого ремонта, хотя если использовать их не на полную катушку, то они еще протянут годы. Если электронный указатель ветра не работает, это еще не конец света. Вы можете, как и я, привязать красную ленточку длиной около метра к СВЧ антенне на мачте.

Гоночные яхты обычно имеют облегченную конструкцию и большой кокпит, рассчитанный на большую команду, который будучи залитым волной, может отрицательно повлиять на безопасность яхты в море. Все удобства гоночных

яхт, включая кухню и столик для карт, обычно очень примитивны, что обусловлено желанием уменьшить вес. Из-за отсутствия шкафчиков в каюте, возникнет недостаток в местах для хранения провианта и запасных частей. От вас может потребоваться сделать ящички и шкафчики, но все это можно делать постепенно.

Так как б/у гоночная яхта построена с использованием минимального количества материала и трудозатрат и больше не удовлетворяет новым гоночным правилам, ее цена невысока. В августе 2003 года я мог купить 35-футовую стеклопластиковую 5-летнюю яхту за \$99,000 (цена новой такой яхты была \$150,000 - \$160,000). Если бы я выбрал 18-летнюю яхту, я мог бы потратить всего лишь \$55,000 (если верить одному журналу).

Второй источник недорогих яхт – это чартерные яхты. Старые чартерные яхты дешевы, потому что они были в постоянном употреблении большим количеством клиентов, которые арендовали их на неделю-две. Чартерные яхты обычно сходят с производства легко оборудованными, за исключением (1) усовершенствованных якорных лебедок, (2) увеличенного объема баков пресной воды, (3) наличие холодильника, работающего от двигателя, (4) более износостойким полом в кабине и ступеньками.

В течении всего года двигатель, паруса, гальюн, плита на кухне и мягкие сиденья в каюте используются по полной программе. Часто чартерная компания выступает в качестве агента, который распоряжается яхтой, принадлежащей частному лицу и платит ему оговоренную сумму в зависимости от использования яхты. Чартерная компания заботится о яхте, поддерживает ее в хорошем состоянии, платит за стоянку и предоставляет яхту ее владельцу на 5 – 6 недель в год (иногда до 14 недель).

Обычно яхта находится на службе в течении 27 – 30 недель в году в течении пяти с половиной лет, после чего она продается. Все это время яхта жестоко эксплуатируется, потому что чартерные компании хотят извлечь из нее максимальную прибыль. Возможно около 600 человек попользовались этой яхтой в течении короткого промежутка времени. Это как раз противоположно частным владельцам, которые используют их яхты гораздо менее интенсивно.

Спустя несколько сезонов, такие яхты теряют свой изначальный блеск, гелевое покрытие корпуса скалывается из-за постоянных ударов о пирс и другие лодки. Краска и лак выглядят безобразно, белые паруса становятся серыми и растянутыми. Сравните такси с вашей собственной машиной. Владельцем какой машины вы бы согласились быть?

Другая проблема в том, что владельцам чартерных компаний трудно проверить навыки управления яхтой у клиента. Менеджеры и капитаны-спасатели знают о случаях посадки на мель, столкновениях, затонувших яхтах, яхтах, разбитых о скалы и рифы неопытными клиентами. «Тем не менее, происшествия случаются крайне редко», - говорит Терри Акслей Джуниор из Сансейл. «Большинство людей недооценивает свои возможности и идет потихоньку-помаленьку в течении нескольких дней, пока не почувствуют себя более уверенными».

Когда яхта перестает зарабатывать достаточного количества денег – либо из-за увеличившихся расходов на содержание, либо за счет более новых яхт

конкуренентов – чартерная компания продает ее. Как я уже говорил, это обычно происходит через 5 – 6 лет. Другими причинами могут быть: размер яхты (яхты становятся все больше и больше), новое оборудования (электрические лебедки, закрутка грота) или изменение в стиле (приподнятый центральный кокпит, двойные штурвалы).

Конечно же, экс-чартерным яхтам необходима инспекция. Если инспектор найдет какую-то проблему, то может быть следует пригласить другого инспектора или менеджера дока, чтобы иметь два мнения. Корпус нужно проверить вблизи, на расстоянии и под всеми углами зрения. Для отыскания старых ран удобно воспользоваться 4-футовой гибкой парусной латой, которую можно прикладывать к поверхности корпуса в разных местах для выявления неровностей, вызванных заплатками. Отремонтированный корпус не означает плохой корпус, если ремонт был произведен качественно и добросовестно. Однако, в этом нужно убедиться самому, внимательно изучив место ремонта с наружи и изнутри, даже если потребуется убрать часть внутренней отделки или потолка.

Что есть на рынке? Начните с обзвона чартерных компаний, загляните на их веб сайты. Будьте готовы вылететь в любую минуту для проведения инспекции. Если у вас есть опыт обращения с инструментами и кисточкой, то цена списанной чартерной яхты вам может показаться весьма привлекательной, потому что б/у яхты меняют своих владельцев за пол цены.

Новая 35-футовая Бенето, включая налог и кое-какое дополнительное оборудования стоит \$130,000. Цена 5- или 6-летней Бенето у частного владельца будет \$95,000. Однако вы сможете купить яхту такого же возраста у чартерной компании за \$65,000. Это на \$30,000 меньше или грубо на 30% ниже рыночной стоимости б/у яхты и на 50% ниже стоимости новой яхты.

Если вы найдете то, что вам нравится, пригласите вашего собственного инспектора, не прибегайте к услугам того, кто работает на чартерную компанию. Часто, если компания решает продать яхту, им нужно сделать это быстро и без лишней суеты. Время и покупка за наличные обычно работают безотказно и вам нужно будет забрать яхту от дока компании в течении нескольких дней. Все это останавливает многих покупателей, которым нужно поразмыслить в течении нескольких месяцев, взвесить все за и против, покупатели не готовы вылететь в далекие страны и совершить сделку быстро и за наличные.

Покупатель чартерной яхты должен отложить \$13,500 на следующие расходы:

- инспекцию (\$500)
- кап. ремонт двигателя (\$2000)
- новую плиту (\$1000)
- частичную или полную замену стоячего такелажа (\$3000)
- новые паруса (\$5000)
- покраска и пр. мелочи (\$1000)
- поднятие яхты из воды и покраску дна (\$1000)

* * *

Яхты, которые были повреждены в результате урагана или по другим причинам и которые продаются страховыми компаниями находятся в той же категории, что и чартерные яхты. Часто страховая компания готова продать сильно поврежденную яхту дешево, потому что отправка ее в ремонтную мастерскую и выполнение трудоемких работ может слишком дорого ей обойтись, к тому же хозяин яхты может подвергнуть сомнению качество ремонта. Такого рода продажи проводятся, как правило, на основе «как есть, где есть».

Иногда это сулит неплохую выгоду трудолюбивому человеку.

Несколько лет назад известный яхтсмен и автор Дон Стрит бросил якорь на своем 44-футовом деревянном яле Йолаир в Линберг Бей на южном побережье острова св. Томаса из группы Виргинских островов. Дон думал, что залив был хорошо укрыт от непогоды, но задул восточный ветер силой до 30 узлов и волнение с юго-востока обогнуло расположенный поблизости Ватер Айланд и вторглось в залив.

Дон узнал, что его яхта дрейфует в сторону берега. Он поспешил к заливу и обнаружил Йолаир, лежащую на боку на пляже на глубине трех футов. Яхта казалась неповрежденной, но все попытки вытянуть ее на глубокую воду не увенчались успехом. Яхта скоро получила пробоину и заполнилась водой.

В левом борте яхты была дыра, «через которую можно было пролезть», размером 8 футов длиной и 3 фута высотой. Попытки поставить ее на ровный киль с помощью домкратов просто бы продавили корпус. Так обычная посадка на мель закончилась катастрофой.

Страховому агенту достаточно было одного взгляда, чтобы вынести свой приговор - «восстановлению не подлежит». В то же самое время менеджер гостиницы потребовал незамедлительно убрать разбитую яхту с пляжа. Страховая компания хотела побыстрее закрыть это дело, поэтому Дон купил свою же яхту за \$100 у страховой компании и взял на себя заботу об удалении яхты с пляжа.

Дон позаимствовал пару корабельных домкратов в доке и собрал коллекцию деревянных брусков и балок размером 2 на 4 и 4 на 4 дюйма плюс еще несколько больших деревянных брусков. Затем вместе с друзьями он удалил внутреннюю отделку и установил несколько X-образных переборок, чтобы придать корпусу жесткость. Потом они уперлись домкратами в тех местах, где корпус был усилен переборками, и постепенно подняли его в вертикальное положение.

К счастью погода оставалась хорошей.

Для заделки пробоины использовались обычные шпунтовые доски 3 дюйма шириной и 3/8 дюйма толщиной. Рабочие покрасили края пробоины смолой для покрытия крыш, приложили сверху доску и прибили ее гвоздями. Края каждой новой доски промазывались смолой. После того как пробоина была заделана, Дон покрыл ее сверху пропитанной в смоле материей.

«Корпус был слаб в месте заплат», - рассказывает Дон, когда я брал у него интервью. «Однако нагрузки в том месте практически не было, потому что мы установили X-образные переборки внутри. Яхта не была под парусом, поэтому не было нагрузки от такелажа. Единственным назначением заплат было не пропускать воду внутрь.

Между тем Дон нанял большой кран у компании Вест Индия на один день (\$425). В несколько приемов крану удалось переместить яхту Дона на глубокую

воду. Временная заплатка держала хорошо и Дон умудрился доставить яхту в ближайший док для основательного ремонта. Три плотника с помощниками установили 11 новых планок, 22 шпангоута, новый стрингер в трюме, плюс руль и новый интерьер.

Иолаир скоро снова была наплаву. Твердость характера, целеустремленность, 24-часовой присмотр за яхтой для избежания мародерства и немного удачи помогли Дону использовать расторопность страховой компании в своих интересах.

Я видел подобный же трюк в 1970 году в Монтерей, штат Калифорния. Яхтсмен с командой вышел из Сан-Франциско и направился на юг на новой Порпоиз, 42-футовой яхте дизайнера Била Гардена. Это был красивый бермудский кеч, построенный из дерева, с бушпритом и изящными обводами. Как только они прошли под мостом Золотые ворота, капитан направил яхту на юг вдоль побережья.

К сожалению, с запада надвинулся туман. Внезапно яхта оказалась в полнейшей мгле. Команда была неопытной и вместо того, чтобы держаться компасного курса и слегка от берега – у капитана был весь Тихий океан по правому борту – он стал рулить в направлении туманного сигнала, который раздавался по левому борту. Не прошло много времени как яхта попала на камни чуть ниже маяка Монтерей. Яхта получила пробоину и наполнилась холодной водой. Люди на борту моментально потеряли интерес к плаванию, поспешили на берег и передали яхту в распоряжение страховой компании, которая незамедлила объявить ее «не подлежащей восстановлению».

Один местный житель – давайте назовем его Мистер Смит – появился на горизонте и купил остатки крушения у страховой компании, которая была неслыханно рада избавиться от нее пока береговая служба не признала яхту создающей угрозу для навигации и не потребовала ее удаления. Смит незамедлительно нанял местного тракториста, пока трактор был доставлен к берегу, Смит постарался разгрузить яхту как можно больше: он опорожнил баки с водой и убрал все что можно было убрать с яхты, включая обе мачты. Подошедший трактор легко вытащил обе мачты на берег.

Погода оставалась хорошей, ветра не было.

Смит обвязал корпус веревками и привязал их к трактору. Трактор начал потихоньку тянуть яхту к берегу. Два дня ушло на этот маневр, включая удаление камней на пути, регулирование веревок, подкладывание полозьев. К обеду второго дня, яхта была на пляже. Смит нанял подъемный кран, который погрузил яхту на грузовик и тот доставил ее в док, где она была установлена на кильблок и снова стала выглядеть как яхта. Двигатель был удален для кап. ремонта, так как был полон воды, деревянные мачты были сложены вдоль корпуса на козликах.

Сколько все это стоило Смит? Купил он остатки крушения дешево. Стоимость трактора, крана, грузовика составила сотни долларов, так же как и покупка длинных веревок и оплата помощников. Капремонт двигателя, ремонт корпуса и испорченного водой интерьера обошелся в несколько тысяч долларов. Яхта же была оценена в \$40,000. Все это цифры для 1970 года и должны быть помножены на 5 для 2003 года, но идею вы поняли.

В случае затонувших или полузатонувших яхт, шансы потерять оборудование достаточно реальны. Яхта должна охраняться каждую секунду, иначе мародеры заберут компасы, паруса, лебедки, инструменты, одежду, плитку – все что имеет ценность. Даже кусок деревяшки, оторванный от интерьера, может представлять собой ценный сувенир.

Кража с разбитой яхты вне закона, но популярная концепция, что все взятое - бесплатно, постоянно грозит опасностью. Обычные люди становятся настоящими ворами и могут распотрошить разбитую яхту без присмотра в два счета, как стервятники придорожную пададь. Для владельца яхты это время применить грубую силу и начертить границы на песке. Это момент, когда нужно нанять двух больших и страшных охранников в униформе с рычащими немецкими овчарками (одного оставить на берегу, другого на борту), и пусть помахивают своими незаряженными ружьями. Местная полиция обычно бесполезна в таких случаях. Пока они будут размахивать руками, вещички уже уплывут.

Я привел вам эти примеры только, чтобы продемонстрировать на что способен целеустремленный человек. Обе истории - совершенная правда и доказывают, что можно приобрести ценную яхту за очень небольшую плату. Но в обоих случаях шансы на поражение были велики. Покупка старой чартерной яхты, или разбитой яхты у страховой компании, или конфискованной за перевозку наркотиков, может показаться романтическим и волнующим мероприятием, но для большинства людей это довольно рискованное и трудное дело. Я вам это не советую.

Банки часто финансируют покупку яхт. Время от времени, владельцы не справляются с платежами и тогда банк забирает яхту себе и продает. Служащие в банке, как правило, знают очень мало о яхте, которая теперь принадлежит им, за исключением того, что от нее необходимо срочно избавиться, чтобы погасить долги. Это значит, что вы можете предложить свою маленькую цену наличными (вы всегда можете предложить больше, но никогда меньше). Начните с 10 центов за доллар и посмотрите, что из этого выйдет. Проблема только в том, чтобы вовремя узнать о продаже и сделать предложение.

* * *

Третья категория дешевых яхт – это б/у крейсерские (негоночные) яхты. Например, яхта, только что вернувшаяся из длительного плавания. Или яхта, владелец которой слишком занят, чтобы на ней плавать. Иногда жена владельца просто сыта по горло плаваниями. Или иногда вы услышите вечный лейтмотив: «Мне хочется что-то побольше».

Августовский 2003-го года выпуск журнала Саундингс насчитывает 81-ну 35-ти футовую яхту, выставленную на продажу. Средняя цена была \$80,841 и средний возраст 18 лет. Поскольку реальные цены в действительности немного ниже, вы можете купить 35-ти футовую яхту, которой 18-20 лет за \$70,000 - \$75,000 в зависимости от ее прошлого и комплектации. Хиклей или Сван – яхты класса люкс и возможно будут стоить в два раза больше, чем Каталина или Жено. Тем не менее, все четыре спокойно пройдут через Атлантику, точно так же как вы

сможете доехать в экономном Форде (\$14,000) или новом Лексусе (\$34,000) от Нью-Йорка до Сан-Франциско.

Прежде чем вы соберетесь на Гавайи, однако, б/у яхте необходимо сделать инспекция. Держу пари, что ее двигатель 1985 года потребует гораздо больше внимания, чем стоячий такелаж. Вот почему вам потребуется инспектор, который проверит все крепления троса 1x19 с помощью проникающего красителя и увеличительного стекла. Инспектор должен развернуть все паруса и прокомментировать их состояние. Он должен проверить компрессию в каждом цилиндре двигателя. Если подводная часть корпуса имеет вздутия (блистеры), существует опасность серьезного ремонта корпуса. К счастью, эксперты могут выполнить достаточно большой объем работы над дном вашего корпуса примерно за \$4000 или что-то близкое к этому. Эта сумма должна быть отложена в вашем бюджете.

Вот ориентировочный бюджет при покупке яхты 1985 года и подготовке ее к плаванию через океан:

Итак, мы установили, что вы можете купить яхту 1985 года, находящуюся на середине своего жизненного пути, за примерно \$75,000. Моя оценка ремонта \$12,500 плюс запас на ремонт дна \$4,000. Итого \$91,500. Из того же списка б/у яхт вы можете купить 1995 Фридом (\$149,000), 1998 Тартан (\$162,000) или 1975 Халберг-Расси (\$51,000).

Я знаю только один способ купить хорошую яхту – это посмотреть много яхт. Походите взад-перед по пирсу. Сядьте в шлюпу и проплывите к месту швартовки яхт летом. Зимой загляните под навесы для хранения яхт. Попытайтесь оценить все яхты, которые вам понравились. Толстые, тонкие, деревянные, ржавые стальные, алюминиевые гоночные, устало выглядевшие стеклопластиковые. Чем больше, тем лучше. Сделайте фотографии. Поговорите с владельцами. Узнайте, где яхты плавали.

Некоторые яхты вам понравятся внешне, но держите себя в руках. Возможно, у нее корма как у каное или вооружения яла или слишком легкая крыша у рубки. Может быть это раннее утреннее солнце выгодно отражается от мачты и гика. Возможно, все это вместе... или что-то еще.

Если вы серьезно подошли к делу, то заведите себе блокнот и записывайте в него каждую яхту, которую вы рассмотрели. Сядьте поудобней на яхте и начинайте записывать. Сначала дату и местоположение, потом название яхты. Ее общую длину, длину по ватерлинии, ширину и осадку. (Если вам потребуется что-то измерить, достаньте свою рулетку).

Отметьте вооружение, возраст яхты, материал корпуса, материал мачты, паруса (число и тип), радио, двигатель (сколько часов?). Ветровое подруливающее устройство или автопилот? Наличие трапа? Шлюпки? Если место для хранения шлюпки на палубе? Можно ли торговаться по поводу цены? Сколько яхта находится на продаже? Жаждет ли владелец ее продать? Оцените общее состояние яхты по шкале от 1 (хлам) до 10 (слишком хороша, чтобы в это поверить).

Запишите контактную информацию. Есть ли на яхте знак «На продажу»? Если вы пришли по объявлению, то запишите имя владельца и его телефон. Если вы смотрели яхту вместе с брокером, то запишите имя брокера и его телефон.

Посмотрите на состояние банок и подушек на сиденьях (загляните под подушки на предмет влаги и плесени). Растянитесь на банках и посмотрите удобны ли они и подходят ли вам по размеру. Попробуйте представить яхту в плавании. Кажется ли вам яхта приятной? Или она уж слишком стара? Сколько якорей на яхте? Их размер? Есть ли брашпиль? Работает он или ржавчина заклинила его навеки? Запишите все в ваш блокнот. Если у вас появились вопросы (объем водяных баков, сколько часов работы у двигателя, запасной грот?), то запишите их тоже. Сфотографируйте яхту, чтобы потом можно было вспомнить ее. Распечатайте фотографии и прикрепите к соответствующей странице в блокноте.

Часто случается, что после нескольких недель поиска, вы захотите вспомнить какую-то конкретную яхту. Но было ли это в Метапойсет или Марионе? Портланде или Басс Харбор? Аннаполисе или Оксфорде? Когда мы слышим много цифр, то обычно путаем цены с возрастом и длиной. Иногда спустя несколько дней вам захочется еще раз взглянуть на такую-то яхту. Только где же я видел эту Кал 40?

После того как вы посмотрите на 20 или 30 различных яхт, вы поймете, что вам нравится определенный дизайн. Или может даже два. Если вы не готовы еще сделать предложение, то попытайтесь организовать пробный выход в море. Я бы не сомневался по поводу обеда в ресторане для владельца и его жены или плату \$75-\$100 за пару часов, проведенных со мной под парусом, особенно если я сам буду тянуть концы. Эта умеренная плата может открыть вам дверцу к полезной информации (плохой или хорошей), о которой вы и не догадывались. Например, может ли один человек управлять яхтой или расстояние от руля до шкотовых лебедок слишком далеко и вам нужно два человека в кокпите? Должны ли вы бежать к мачте, чтобы отрегулировать топенант? Система взятия рифов может быть чрезмерно сложной. А как насчет этой ужасной вибрации, когда владелец переключился с нейтральной на скорость?

До сих пор мы рассматривали экс-гоночные яхты, экс-чартерные яхты и обычные б/у яхты. Каждая категория имеет свои достоинства и недостатки. Ну, а как насчет покупки новой яхты?

Люксовая новая 35-футовая яхта может стоить \$200,000 или даже больше. Но она вся новая и нетронутая. Никаких царапинок на гелевом покрытии. Никаких потертостей или разрывов на подушках сидений. Совершенно новый двигатель с гарантией. Славные белые паруса. Новая мачта и вооружение. Вот это да! Хочется еще прикупить различные опции и специальное оборудование, но их стоимость слишком высока из-за установки. Болтовню дилера иногда просто трудно

выносить. Также, кое-какие улучшения (вельвет на подушки, двуцветная палуба или более мощный двигатель) имеют сомнительную ценность. В любом случае, вместе с налогами, предпродажной подготовкой, комиссионными и доставкой счет может вырасти еще процентов на 20. Со штормовыми парусами, спинакером, шлюпкой, ступеньками на мачте, дополнительными якорями, концами и якорной лебедкой новая 35-футовая яхта может легко обойтись в \$237,500 или даже дороже.

Мрачная реальность в том, что если вы еще и залезете в долги, то можете так никогда и не отправиться в плавание. Это значит, что с точки зрения доллара, покупка б/у яхты может позволить вам начать плавать на много лет раньше.

Вот итог моего изучения цен на яхты длиной 35-футов.

1. Экс-гоночная яхта 1998 года (5 лет) будет стоить \$99,000. 1985 года яхта (18 лет) - \$55,000. Она будет хорошо плыть и у нее много парусов, но ей может быть нужна большая команда. Ее внутренняя отделка будет рудиментарна. Если вы добавите интерьер и дополнительное оборудование (баки для воды, якоря, цепи, дополнительные паруса и т.д.), то утяжелите яхту и она потеряет свои ходовые качества. Яхты такого типа обычно теряют в цене значительно быстрее. По поводу цены можно часто торговаться. Предложите полцены и посмотрите, что выйдет.

2. Экс-чартерная 5-ти или 6-ти летняя яхта будет стоить \$65,000, возможно меньше в зависимости от состояния. Как правило, в такую яхту еще придется вложить \$13,500 на обновление оборудования, покраску и паруса. Чартерные яхты обычно среднего качества. Если вы охотитесь за люксовыми (Олден или Черубини), то посмотрите на рынке частных б/у яхт.

3. 5-ти или 6-ти летняя яхта будет стоить от \$99,000 до \$185,000 в зависимости от первоначальной цены. Яхта 1985 года обойдется в \$59,000. Я оцениваю дополнительные вложения на ремонт, оборудование и паруса в \$16,500, что составит в общей сложности \$75,500. Хиклей, Крелок или Тартан более дорогие, чем Каталина, Бенето или Женно, в основном из-за более дорогого оборудования и отделки. Безопасней ли более дорогие яхты? Лучше ли они ходят под парусом? Совсем не обязательно. Запомните, что большинство дизайнов примерно одни и те же. Вы будете менять паруса, которые уже стали стандартными для большинства яхт. Многие мачты и такелаж сделаны одним и тем же производителем.

Попробуйте удовлетворить себя тем, что корпус, палуба, такелаж, руль и система управления сделаны на совесть. Вам не нужны такие вещи как телевизор, сложная электрика, спутниковые радиоприемники, опреснители, двигатели с турбонадувом, лакировка снаружи и так далее. Я сделал вывод, что моя жизнь гораздо проще, более удовлетворительней и легче без всей этой чепухи.