


ГОЛЛАНДСКАЯ ШКОЛА

НИДЕРЛАНДЫ – ОДНА ИЗ САМЫХ ЯХТЕННЫХ СТРАН ЕВРОПЫ. ЕЕ ЖИТЕЛИ ХОДЯТ В МОРЕ КРУГЛЫЙ ГОД, А МНОГИЕ ПРОСТО ЖИВУТ НА ВОДЕ. ОСЕНЬЮ ПРОШЛОГО ГОДА ПО СЕВЕРУ НИДЕРЛАНДОВ ПРОШЕЛ ПОД ПАРУСОМ ОДИН ИЗ АВТОРОВ 

ТЕКСТ
ЯРОСЛАВА ДРОЖДЖА



ФОТО: YACHTCOMPANY.RU



1, 2 | Северное море богато ветром и рыбой. Как этим не воспользоваться?

1 |

Сразу оговорюсь, целью нашего путешествия была не прогулка по голландским водам, а подготовка к экзамену на получение одного из самых престижных сертификатов шкипера Yachtmaster RYA (Британская королевская яхтенная ассоциация). Именно поэтому мы приехали в Голландию поздней осенью, когда в Северном море очень часто хозяйничают шторма.

Северная Голландия встретила нас сурово. Когда мы приехали в Медемблик, который расположен на западном побережье внутреннего моря Эйсселмер, то узнали, что в Северном море терпит бедствие польский учебный парусник «Фредерик Шопен». Он попал в 9-балльный шторм и потерял обе мачты. На самом Эйсселмере ураганные шторма – редкость, но глубины на озере небольшие – от трех до пяти метров, и в сильный ветер поднимается неприятная, короткая и крутая волна.

Владелец яхты, которую мы арендовали, был немало удивлен нашими намерениями выйти в море уже на следующее утро. Он даже начал задавать вопросы на морские темы – видимо, хотел понять, есть ли у него шанс увидеть свою яхту через неделю в целостности и сохранности. Лодка у него, кстати, очень солидная, стальная – Van den Stadt Norman 40. Не внушал ему доверия и количественный состав нашего экипажа: на пирсе перед ним стояло всего четыре человека – три кандидата на получение шкиперского сертификата, и я, инструктор. Хотя заранее по Интернету мы сообщили ему, что нас будет шестеро. К счастью, все сомнения голландца скоро удалось развеять.

А на следующий день успокоилась и стихия. Ветер стих до 3–4 баллов, а сквозь неплотные

облака периодически проглядывало солнце. Мы сразу взяли хороший темп и уже через три часа были у шлюза Ден-Увер, откуда начинается открытое море. Поначалу нас немного смущало, что мы идем в полном одиночестве – до приезда в Голландию все были уверены, что на Эйсселмере всегда множество лодок. Но вскоре мы привыкли.

Практически сразу после выхода из шлюза случилась неприятность: выяснилось, что один из членов нашего экипажа должен срочно лететь обратно в Россию по семейным обстоятельствам. Пришлось заходить в порт Ден-Хелдер, до него мы добрались уже в сумерках. Миновав узкий вход, мы ошвартовались у причала, рядом с военными кораблями – в порту располагается база военно-морских сил Нидерландов. Множество портов, которые всегда под боком, – одно из важнейших достоинств голландских вод.



2 |



Навигация в Нидерландах весьма непростая. Вот и мы на следующий день вынуждены были дожидаться нужного сочетания ветра и течения почти до трех часов. Однако уже через два часа после выхода из Ден-Хелдера ветер быстро начал менять направление и усиливаться. Вскоре он разгулялся до 30 узлов, на порывах достигая 45. Мы шли практически против ветра, и на удивление высокие волны постоянно захлестывали кокпит. В какой-то момент стаксель неожиданно раскрылся с осторожных 40 % до полных 100 %, а левый шкот зацепился за крепление багра на ванте. Идти на нос в таких условиях – дело весьма рискованное. Но деваться было некуда, и двое из нас получили изрядную порцию адреналина. К счастью, все закончилось благополучно. Вскоре после этого удалось миновать пару неосвещенных буев, торчащие из воды корпуса затонувших кораблей и избежать случайного захода на территорию военных учений. Другими словами, мы были реально счастливы, когда увидели около полуночи яхтенный порт на острове Влиланд. Войти в него тоже оказалось не самым легким делом при сильном ветре и поперечном течении. Мы сделали три круга, прежде чем решились наконец взять курс на узкую щель между волноломами. Ну а спать отправились только в два часа ночи...

Утро приветствовало нас проблесками солнца и слабеющим северным ветром. К нашему удивлению, оказалось, что в порту, рассчитанном на 350 яхт, стоит всего шесть лодок, включая нашу!

Влиланд – мекка голландского яхтинга – один из пяти населенных островов Западно-Фризского архипелага. Тому, кто хочет быстро набраться яхтенного опыта, надо ехать именно сюда. Сильные приливы и отливы, течения против ветра, нестабильная погода –

ФОТО: YACHTCOMPANY.RU

ЧАРТЕР

Самый большой чартерный флот Голландии – на заливе Эйсселмер. Яхту можно арендовать в Воркуме, Ставорене, Леммере, Медемблике, Лелистаде, Моннинкендаме, Энкхейзене и еще десятке городков, расположенных максимум в часе езды от международного аэропорта Схипхол. Лицензия шкипера для хождения по местным водам не нужна, но почти во всех компаниях ее просят предъявить. Советуем арендовать лодку с малой осадкой – отливы и приливы сильные. Можно взять традиционную голландскую плоскодонку со швертцами на бортах.

НАВИГАЦИЯ

Приливы на Северном море и островах высотой до 2,5 м. Течение на Северном море – до 2 узлов, у береговой линии – до 4 узлов. Для хождения в этих водах желателен хороший навигационный опыт. Но в большинстве чартерных компаний вам посоветуют разные маршруты: с несложной навигацией, навигацией средней сложности, сложные и очень сложные. Для новичков рекомендуют, например, такие маршруты: Ден-Увер – Аудесхилд (Тексел), Корнвердерзанд-Аудесхилд или Харлинген-Влиланд.

ГАВАНИ И ЯКОРНЫЕ СТОЯНКИ

На каждом из островов есть минимум одна марина. На побережье можно ошвартоваться даже летом почти в каждом городке. Стоимость ночевки 40-футовой яхты – от 10 до 25 евро в зависимости от сезона (электричество и душ включены, но лимитированы, при превышении лимита оплата по тарифу). Якорные стоянки только в бухтах.

ПОГОДА И ВЕТЕР

Очень переменчивы и разнообразны. Случаются и ураганы, и солнечные недели с очень теплым восточным ветром. Но чаще всего стоит неустойчивая погода с ветрами из третьего и четвертого квадрантов. Средняя температура в июле – 17–18°, ноябре – 7–8°, январе – 2–3°. Узкая кромка побережья Северного моря и Западно-Фризские острова – самые солнечные районы Нидерландов (примерно 1600 часов в год). С июля солнечных дней становится все меньше. На Эйсселмере преобладают западные ветра, в северной части они сильнее, чем в южной и на Маркермере. Глубины небольшие, поэтому вода в солнечную погоду прогревается быстро. Осенью и весной по утрам часто стоят туманы. Прогнозы погоды развешаны на каждом углу.

Собираясь в Нидерланды, возьмите в дорогу путеводитель из серии «Полиглот». Он поможет спланировать маршрут по побережью страны.

www.polyglott.ru



- 1 | Разводной мост Шеллингвоудербруг в Амстердаме
2 | Van den Stadt Norman 40 построена в Голландии

здесь много природных феноменов, которые паруснику нужно постоянно учитывать. В слабый ветер здесь можно ждать выхода в море и день, и два. Но зато природа здесь уникальна. Нигде в Голландии нет такого живописного побережья, как на Влиланде, Терсхеллинге, Амеланде и Схирмонникоге: длинные, почти белоснежные пляжи с дюнами, перелески, старинные рыбацкие деревушки, греющиеся на солнце тюлени. Словом, Западно-Фризские острова – это полная противоположность континентальной Голландии. Для яхтинга здесь созданы хорошие условия: множество чартерных компаний, магазинов, верфей, хорошо оборудованные фарватеры. Даже владельцы лодок с осадкой в два метра могут спокойно ходить среди островов этого архипелага. К слову, и переждать отлив вместе с яхтой, стоящей килями на песчаном дне, тоже весьма запоминающееся событие.

Наша следующая цель – Аудесхилд, один из портов Тексела, самого посещаемого острова архипелага. Уже поднабравшись опыта хождения в сложных условиях, мы смело вышли в море. По дороге отработали маневр «человек за бортом». А когда подошли к южной оконечности Тексела, с удивлением обнаружили, что фарватер в проливе между мысом и маленьким островком Нордерхакс не обставлен буйами. Правда, чуть позже стало понятно, что они есть, но по какой-то причине огни на них не работают! Что ж, даже в Голландии бывают накладки... Фарватер узкий, течение сильное –

мы решили не рисковать и обогнуть Нордерхакс с запада. Крюк получился приличный – 10 м.м.

Вход в порт Аудесхилд по ширине оказался примерно таким же, как на Влиланде. К тому же мы опять едва не наткнулись на несветящиеся буи. Пришлось поворачивать яхту носом на течение и входить в порт... левым бортом! Но и на этом наши приключения не закончились. Порт оказался закрыт для гостевых яхт. Пришлось швартоваться там, где стоят лодки местных жителей. Впрочем, никто нам ничего не сказал. И снова мы легли спать далеко за полночь, а вставать между тем надо было очень рано.

Новый день встретил нас слабым северо-западным ветром, настолько слабым, что 40 миль до Эймёйдена вдоль континентального побережья Голландии мы шли четыре часа на моторе, пытаясь при этом извлечь максимум выгоды из попутного течения. Перед Эймёйдемом поднялся свежий ветер, и мы снова отработали всевозможные маневры при возникновении ситуации «человек за бортом». Дальше нас ждал шлюз и последние 15 миль по каналу до Амстердама. В марине Сиксхэвен мы были уже поздно вечером.

Увы, ночью вновь поднялся сильный ветер. А поскольку прогноз на ближайшие дни был неутешительным – штормовой ветер до 55 узлов, экзаменаторы из RYA отменили экзамен. RYA – серьезная организация, в шторм она экзамены не проводит. Вместо того чтобы ходить по морю, нам пришлось бродить по Амстердаму. Город этот очень колоритный, есть



2 |

где с толком провести время. Я лично ни разу не слышал: «Мне Амстердам не понравился». Столица Нидерландов оправдывает большинство ожиданий. Это музей под открытым небом, в котором пульсирует современная жизнь во всех ее красках.

Позже оказалось, что в те же дни, когда мы осматривали столицу Нидерландов, в открытом море перевернулся буксир. Один из членов его экипажа погиб...

Когда штормовой ветер наконец чуть стих, мы вышли в обратный путь до Медемблика. Ветер дул в нужном направлении и нес яхту со скоростью 7 узлов. В итоге мы сдали лодку осторожному голландцу почти без задержки.

Подводя итоги похода, мы подсчитали, что за 7 дней в очень непростых условиях прошли более 200 м.м. Зашли в 5 портов, и каждый раз, кстати, делали это ночью. Часто попадали в приличный трафик, но, к нашему удивлению, в открытом море почти не встречали парусные яхты! Считаю, что мне удалось хорошо подготовить стажеров к экзамену на получение лицензии яхт-мастера RYA. Весной он был успешно сдан. После серии тренировок, которые мы провели, немного забавно слушать рассказы о трудностях плавания на акваториях Турции и Греции. Всем, кто реально хочет повысить свою квалификацию, от души рекомендую проходить практику именно в водах Северного моря! ☑

ЯРОСЛАВ ДРОЖДЖ,

яхт-мастер RYA (Британская королевская яхтенная ассоциация). Национальность – поляк, возраст 35 лет, инструктор парусного спорта ISSA, свободно владеет 4 языками (русский, английский, французский, испанский). Занимается парусным спортом более 10 лет, лицензией шкипера обладает с 2006 г., с того же года занимается организацией частных круизов. За кормой более 15 000 м.м., пройденных по самым сложным морям мира. Обладает легким характером, активной и позитивной жизненной позицией.



ФОТО: YACHTCOMPANY.RU

YACHT COMPANY

- УНИКАЛЬНЫЕ МОРСКИЕ РЕЙСЫ •
- РЕЙСЫ В СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ •
- АРЕНДА КАЮТ НА ЯХТАХ И КАТАМАРАНАХ В ЭКЗОТИЧЕСКИХ МОРЯХ

РЕЙСЫ ЛА-МАНШ, СЕВЕРНОЕ МОРЕ

Курс для продвинутых шкиперов. Нарботка навыков управления парусным судном в водах приливно-отливными течениями, навигация и осознанности маневрирования в тяжелых погодных условиях на одном из самых сложных морей мира



Даты ближайших рейсов (осень 2011):

01.10–08.10 • 08.10–15.10 • 15.10–22.10

Во время круиза можно получить сертификат Inshore Skipper ISSA или сдать экзамен на сертификаты RYA

Стоимость на 1 человека: **990 евро**.

Стоимость экзамена на сертификат Yachtmaster Offshore: **£170 (GBP)**, Yachtmaster Coastal: **£149 (GBP)**

ПРАКТИКА В ХОРВАТИИ

Курс INSHORE SKIPPER ISSA / Voditelj Brodice. Практический курс яхтенного капитана (30 часов): Получение сертификата Inshore Skipper ISSA или хорватских прав "Voditelj Brodice", позволяющих брать яхту в любом уголке мира.

Школа является членом международной ассоциации парусных школ ISSA Nord

Стоимость недельного курса: **850 евро**

РЕЙСЫ НА КАРИБЫ И СЕЙШЕЛЫ

Даты ближайших рейсов (сезон 2011):

Карибы: 26.11–3.12 • 3.12–10.12 • 10.12–17.12

Сейшелы: 12.11–19.11 • 19.11–26.11

+7 (916) 698-76-93

www.yachtcompany.ru

