

СТАЛЬНЫЕ ДЕЛЬФИНЫ «ДЕ АЛЬМА»

АЛЕКСАНДР РЫСКИН

Наш с капитаном отзыв, отосланный хозяевам голландской верфи «De Alm», был на удивление эмоциональным и крайне позитивным: «Действительно — очень хорошая лодка для экспедиций в океане, рассчитанная и построенная с запасом прочности под любую, даже самую тяжелую погоду...»



Перед штормом бывают невыразимо прекрасные минуты тишины, когда кажется, что в небе поют ангелы...

Аркады радуг падали в штилевую Атлантику. Легкий ветерок поднял в воздух бабочку, невесть как оказавшуюся вместе с нашей яхтой посреди океана. Закат расчертил горизонт рубиновыми всполохами. Не верилось, что спустя какой-нибудь час весь этот райский мир исчезнет в реве неистового ветра, в белой вскипающей пене, в грохоте и ударах огромных волн, бьющих о корпус тяжелыми кувадами морского ада...

Нашествие стихии было очевидным. Достаточно взглянуть на последний прогноз погоды, графически наложенный в компьютере на карту Бискайя. Господи! Все было красно на триста миль вокруг. Горящая плазма альми спиральями растекалась по акватории. Нас ждет настоящий Харрикейн! Как же нас угораздило?

Наверное, я — трус. Я еще вчера испугался, увидев эту картинку в Интернете, и заголосил на весь мостик: «Куда мы прем, капитан? На фига нам этот подвиг? Сидели бы в Роттердаме, пили «Heineken», пока не пройдет этот катаклизм! Какой дьявол второй день гонит нас в эпицентр бури?» Впрочем, все это пустое. Мы и сейчас могли дать праворуля и повернуть в Саутгемптон, чтобы уже завтра сидеть в каком-нибудь английском пабе и слушать завывания бури за надежной стеной.

Проблема была в дьявольском упрямстве нашего капитана. Я сам уболтал его на этот поход, польстившись на солидную коллекцию военно-морских регалий и мужественный облик старого морского волка. Мистер Арнольд Тиммерман собственной персоной, адмирал голландских ВМС, бывший командир океанского фрегата... Теперь он — капитан нашей стальной 70-футовой экспедиционной яхты «Delfino», буквально вчера сошедшей со ступеней знаменитой голландской верфи «De Alm». Вот наш капитан стоит на мостике, совершенно невозмутимый, и держит курс в открытый океан, надеясь обойти циклон с запада.

Так поступить рекомендовали его друзья — военные метеорологи из НАТО. Они, конечно, ребята грамотные, и логика в этом проглядывала, но все равно мне было неспокойно. Чужало мое сердце — хватанем мы «звездюлятор» высотой до самого клотика...

Вся надежда на судно. Лодка у нас непростая, сверкающий неоновым лаком корпус приковывает взгляды во всех портах. 70 тонн водоизмещения — почти сантиметр судостроительной стали по бортам и полтора — в балластном свинцом киле. Шпация — 40 сантиметров. Огромная автономность по ходу: 20 тонн топлива в танках и два новеньких «Caterpillar» по 400 сил — это вам не хухры-мухры! Плюс ко всему — полный комплекс навигационных опций от «Raymarine» в эксклюзивном исполнении «Maretron». И вот перед вами боевая экспедиционная яхта для кругосветки.

Вспоминаю дискуссию с хозяином нашего «кораблика». Это было недавно, с полгода назад, когда он заартачился и не позволил верфи устанавливать дорогостоящие стабилизаторы качки, мол, глупости все это — иль не мужчины мы? На то и шторма, чтоб нас на них валяло... Сам-то он встречать нас будет в Хорватии, а нам еще 3000 миль вокруг всей Европы дотуда отмахать надо, конечно, если сегодня живы останемся...

Встаю на вахту. Арнольд идет спать. Ему надо обязательно выпататься. Впереди «веселые» сутки, и мы оба это понимаем. Оглядываю карту,

приборы, развертку радара — все, вроде, в норме. Судя по радарам, все попрятались — только мы одни сдуру прем посреди Атлантики. Скорей бы уж началось, сил нет ждать...

И оно началось. Ближе к полуночи. Полста узлов ветра, волны метров по семь. Но, если верить прогнозу, в Бискайе тогда было намного хуже. Самое страшное в эту ночь мы объехали. И хоть зеленели лицом не раз и тошнота порой подступала к самому горлу, мы легко отделились. Даже посуда, обложенная в шкафах ворохом полотенец, не разбилась. Холодильники, под завязку набитые продуктами, удержались в фиксаторах. RIB, по-штормовому закрепленный на флайбридже, не сдвинулся ни на миллиметр. Сами мы, благодаря рекаровским креслам на мостике, тоже обошлись без акробатики — ни одного ушиба. Яхта лежит на курсе. Двигатели ровно гудят. Волны яростно грохочут о борт, перекачиваясь через мачту. Идем, как подводная лодка, уже сутки, и даже начали привыкать. Если так дело пойдет, то, глядишь, доберемся дня через три до Лиссабона, а там уже и до Гибралтара рукой подать...

Эх, лучше б я попридержал язык — накаркал. Не послушали меня в небесной канцелярии. И все метеорологи НАТО тоже нас подвели. Ураган подумал-подумал... и двинулся прямо к нам, распознаясь по всей карте, захватывая уже не только Бискайский залив, но и весь юг английского побережья. Волны, и без того страшные, начали угрожающе расти в размерах. Честно признаюсь, до этой минуты я считал картину на карте явным преувеличением. Наш третий член экипажа — механик Марк — самоотверженно боролся с морской болезнью, лежа на полу своей каюты. Он получил огромную шишку на лбу, взлетев ровно как лежал, абсолютно горизонтально, к самому подволоку. Корпус корабля мелко дрожал, временами сотрясаясь, словно от ударов огромной кувады. Сквозь грохот океана нельзя было расслышать друг друга — орала во весь голос. Обходили каждую водяную гору, принимая наискосок, скулой, ее очередной удар. Против сумасшедшего ветра, если верить анекдоту — узлов под шестьдесят, наш ход сократился до 3 узлов. Мы были вынуждены идти против ветра, чтобы не подставлять борт под горы черной воды, идущие ровным строем. На них даже пена не держалась — ее сдувало в пыль, которая до считанных метров сокращала видимость.

Что переживает человек, оказавшись на яхте посреди взбесившегося океана? Я сейчас не буду вдаваться в детали, скажу только, что, не будь я крещеным с рождения, я все равно молился бы. Не менее интересен вопрос, как это переживает судно. Как ему удастся держаться на плаву — жить и идти, вопреки беспощадной власти атлантического урагана?

Наша новенькая яхта — инженерное чудо, по сложности сопоставимое с космическим кораблем. Топливные, гидравлические, электрические и компьютерные системы, множество электроконтактов и оборудования — здесь есть чему ломаться и без шторма. На верфях принят специальный термин, дословно переводимый как «лечение детских болезней». Это абсолютно нормально, когда владелец нового корабля обращается с жалобами сразу после первого перехода — составляется дефектная ведомость на несколько страниц, куда заносятся все замечания о поломках, подлежащих гарантийному ремонту.

Первый поход — это испытание качества лодки. Все, что плохо закреплено, отлетит; все, что плохо настроено, расстроится; все бракованное сломается; все негерметичное протечет. И это без урагана. А тут такое! Я все ждал, когда начнутся поломки оборудования. Мы даже на



Мыс Сан-Висенти

эти случаи взяли в поход инженера-электромеханика. Его задача была поддерживать корабль в боевом состоянии, если, не дай Бог, вылетит что-то серьезное.

За трое суток атлантического урагана наш новенький Delfino много раз принимал углы крена до 40–45° по показаниям бортового кренометра, имея по документам критический угол 68°. Кстати, свидетельствую: уже 35° крена ощущались экипажем как полный переворот, до которого было еще очень и очень далеко... Как бы ни кренило нас, восстанавливающий момент каждый раз уверенно ставил яхту на ровный киль. Удары волн в нос и борта, мгновенные дифферентовки на волне, тупые удары днищем о воду, тяжелые вибрации от множества амплитуд, работа двигателей на максимальных режимах, непрерывно гудящие кондиционеры в наглухо задраенном корабле, генераторы, работающие нон-стоп, тысячи тонн воды, прокатывающиеся через флайбридж значительно выше топа мачт... Мы чувствовали себя в подводной лодке. И все это было проверкой прочности конструкции в предельной ситуации.

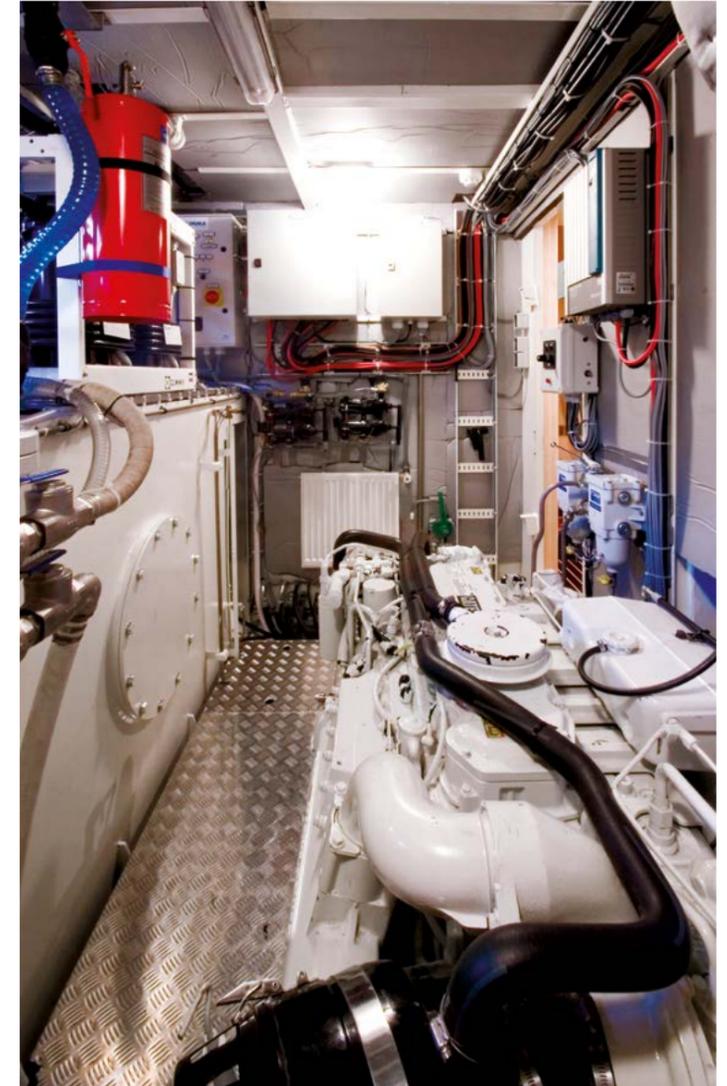
Каковы были наши потери? Сломанная ножка обеденного стола, с которой я встретился всей массой, пролетев от борта до борта через салон; перегрев и отказ помпы одного из кондиционеров; поломка вертушки резервного анемометра на нашей метеостанции; оторванная дверца в душе и с пяток перегоревших от вибрации лампочек освещения. Это все. И это на абсолютно новой, «нецелованной» лодке. Пара шишек на наших головах, моя разбитая коленка и начисто сорванный ноготь на пальце — не в счет. Это входило в правила игры и, честно скажу, такого легкого исхода трех тяжелейших суток в Атлантике никто из нас не ожидал.



Отдельно надо сказать о мореходности. Мне тяжело придумать для исправной яхты ситуацию хуже нашей: по волне и ветру мы имели, можно сказать, недопустимый в реальной практике максимум, и тем не менее все было сносно. Не имея стабилизаторов качки, мы ни разу даже близко не подошли к критическим значениям крена, держа в запасе не менее 20°. Имей мы стабилизаторы, думаю, даже чай могли бы пить... Нагрузка на двигатели тоже была сумасшедшей: наши низкооборотные сверхмощные «Caterpillar» нередко приходилось доводить до 2500–2600 оборотов. В таком режиме на ровной воде мы шли бы 12 узлов при полных танках, а тут всего 3–5 узлов — против ветра и волны, с непрерывными ударами, грохотом, кренами, дифферентами, вибрациями и соленой водой вокруг всех вентиляционных люков. Показатели расхода топлива подскочили в два раза, достигнув 50 л/ч на каждый двигатель. За трое суток борьбы с ураганом мы сожгли больше 6 тонн топлива. В обычных условиях этот показатель был бы не больше 1200 литров в сутки на 250 миль пути. Но страха остаться без хода не возникало, как бы тяжело нам ни приходилось: запас наших танков был 20 тонн, так что при необходимости мы могли штормовать еще неделю.

Антенный комплекс, испытывавший тяжелое воздействие огромных амплитуд раскочки и соленой воды, ни разу нас не подвел: работали радар, GPS, Интернет, радиостанция и спутниковая связь «Inmarsat». По телевидению мы следили за прогнозом погоды.

Наш с капитаном отзыв, отосланный хозяевам голландской верфи «De Alm», был на удивление эмоциональным и крайне позитивным: «Действительно — очень хорошая лодка для экспедиций в океане, рассчитанная и построенная с запасом прочности под любую, даже самую тяжелую погоду...» ➤





Но что же это за верфь и что за удивительные лодки там строят в таком редком классе — «экспедиционные яхты»?

Верфь «De Alm» довольно старая, из числа послевоенных. Тогда было не до яхт. Голод в Европе заставлял ловить треску и селедку... Строили рыбацкие траулеры для Ла-Манша и Бискаия, сейнеры для Северного моря. А в 60-е начался яхтенный бум. С тех пор верфь производит яхты: от привычных траулерных 40–50-футовых до современных мегаяхт в 70–90 футов длиной. Название «траулеры» осталось в употреблении, но это уже абсолютно новые проекты океанской категории «А», созданные для дальних экспедиций. Дизайн и комфорт стоят на первом месте, а остальное: мореходность, надежность, прочность, дальность хода — уже в пакете, по умолчанию... На радость женщинам и детям устанавливаются стабилизаторы качки, создаются роскошные интерьеры, встраивается современная техника...

Две линейки яхт: «Alm Trawler» длиной от 12 до 17 м и новая — «Delfino» — от 18 до 30 м. Самая дешевая базовая лодка — 13-метровый «Alm Trawler» — стоит около 400 тыс. евро, самая дорогая — 4-палубный «Delfino 90» — около 3 млн евро. Все корабли сделаны из стали; все водоизмещающие, с балластом в киле, с впечатляющей дальностью хода...

Несмотря на океанскую категорию «А», любая из этих лодок способна ходить по рекам и озерам. Осадка у младших траулеров — от 1,15 до 1,5 м, а у больших кораблей 1,8–2,2 м.

При такой прочности корпусов и толщине стали в подводной части яхты спокойно могут вмерзнуть в лед. Балласт в трюмах и, как следствие, низкий метацентр позволяют оказывать сопротивление даже очень сильному крену. Восстанавливающий момент велик, и лодки встают на ровный киль почти мгновенно. Отсюда мореходность и честная океанская категория...

Все лодки индивидуальны — настоящий «custom made». И маленькие, и большие. Вы сами определяете планировку и число кают, интерьеры и отделку. Тип и мощность двигателей, а также всю начинку по навигации и комфортному мореходству выбираете из обширного списка возможных опций. Да и срок строительства от года до двух лет оказывается на руку клиенту... И не только потому, что деньги вкладываются постепенно и разумно, по мере строительства, — просто за этот период человек начинает лучше понимать, что и зачем он строит, вникает во множество деталей морской жизни, отказывается от непро-

думанных решений, находя действительно оптимальный баланс опций, затрат и комфорта. За время строительства можно успеть научиться и навигации, и швартовке, и маневрированию.

На верфи «De Alm», перед тем как отпустить лодку к месту базирования, клиенту предлагается поход к норвежским фьордам для тестирования корабля в течение двух–трех недель с последующим устранением всех замечаний на верфи.

В нашем случае клиент отказался от теста, желая получить лодку в Хорватии ко дню своего рождения. Тем не менее представители верфи сразу же по завершении перегона приехали в Хорватию, выполнили ТО судовых систем и обеспечили (по просьбе впечатленного рассказом владельца) установку стабилизаторов качки на верфи в итальянском Триесте силами своих специалистов.

За последние годы немало русских клиентов остановили свой выбор на продукции «De Alm». Мы перегоняли их новые лодки по Рейну, Майну и Дунаю, на Кипр и в Турцию. Эти корабли не раз проходили Гибралтаром. Они стоят сегодня в маринах Израиля и Италии, Хорватии и Черногории... Несколько «русских» «Альмов» ушли Северным морем на Балтику, в Хельсинки и в саму Россию — они есть в Москве и в Петербурге. Но мне кажется, это только начало их географии, потому что ограничений нет — все моря и океаны им подвластны...

Я еще долго буду вспоминать этот переход и музыку атлантического урагана. Прорвавшись через шторм, мы праздновали свой приход в солнечный Лиссабон, как второе рождение. Три тысячи морских миль прошел наш корабль из голландского Роттердама до острова Кирк в Хорватии. Это всего за каких-то две недели похода, а мы за это время успели прожить маленькую жизнь. Есть что вспомнить. А ведь это была даже не экспедиция, не поход для удовольствия, а суровый перегон в отведенные сроки. Мы никогда не забудем этот вояж. Море — удивительная реальность, между вами и им нет ничего, кроме Бога. Где еще вы найдете такую компанию?

Те, кто это уже ощущал, покупают и строят лодки для экспедиций — стальные, надежные, безопасные и дальнобойные. Такие, как яхты «De Alm».

«De Alm»
Тел. +7 (926) 611-5686
www.korabli.ru

