



кормового подруливающего устройства превратило процесс в детскую игру.

Заправившись под завязку и пополнив запасы провизии, мы направились в Рэе (Швеция). За ночь ветер не утих, а просто сменил направление и дул с юго-востока все с той же скоростью под 30 узлов. Из-за рваной волны автопилот не успевал обрабатывать, и мне несколько раз пришлось перейти на ручное управление, чтобы уменьшить рыскливость судна. (Кстати, год спустя мне довелось пройти тем же маршрутом на такой же Delphia 1350, но только с реймаринговским авто-

пилотом — вот тот работал как часы.) К часу ночи мы дошли до Рэе, что находится к югу от Хельсингборга, и тихо пришвартовались, никого не потревожив. Несколько дней мы провели здесь, так как прогноз не радовал. В эти дни мы чувствовали себя звездами на борту мегаяхты: соседи по марине удивлялись отделке, компоновке и, главное, цене.

После захода ветра, одновременно с его усилением, мы немного прибавили обороты (до 2700), чтобы сохранить ход. Ветер и не думал стихать и дул прямо в лицо.

Отправились готовиться к переходу, а именно — завтракать. Традиционный польский суп журек, подающийся в «тарелке» из целого хлеба, улучшил наше настроение, а захваченные с собой напитки преисполнили уверенностью в себе.

Сидя в надежно защищенном со всех сторон кокпите в одних футболках и потягивая пиво, мы с Инто словно и не замечали сильного ветра и почти двухметровой волны, рассуждая, каково бы нам было в таких условиях на паруснике. Все-таки у моторной лодки есть свои преимущества! Наша Delphia 1350 легко и уверенно преодолевала стихию, и мы неуклонно приближались к Нексе (Борнхольм), где наконец оказались около двух часов ночи. Там нас встретили непроницаемая темнота и дождь. Вдобавок слегка тонированное ветровое стекло заметно ограничивало видимость (если планируете часто ходить в темное время суток, лучше сразу заказывайте обычное прозрачное). Однако в тесной гавани Нексе мы ошвартовались без проблем, тем более что наличие не только носового, но и

Дождавшись погоды, мы покинули Рэе и по тихой воде отправились в путь. Море будто извинялось за доставленные ранее неудобства и прямо-таки ласкало нас. Инто решил, что этим грех не воспользоваться, и отправился принимать солнечные ванны, предоставив управление мне, а точнее — автопилоту. Спустя сутки мы достигли цели нашего путешествия — маленькой деревушки Эллэс к северу от Гётеборга.

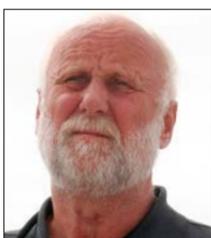
За время нашего перехода мы прошли 450 миль со средней скоростью в 7,2 узла и с потреблением топлива около 0,75 литра на милю.



ОКТАБРЬ. БАЛТИКА. DELPHIA

ТОРБЬЁРН ЙОХАНССОН

Меня зовут Торбьёрн, мне 71 год, и под парусом я хожу практически всю свою жизнь. А вот моторные яхты — другое дело: мой опыт подобного рода до сих пор ограничивался неделей, проведенной на борту Albin 25 в далеком 1973 году. Поэтому ничего удивительного, что я немного волновался, готовясь перегнать 13,5-метровую Delphia Escape 1350 из польского Гданьска в шведский Гётеборг, да еще и со смехотворным на первый взгляд 50-сильным двигателем.



Вопросы безопасности всегда были для меня приоритетными, поэтому я первым делом убедился, что все системы в порядке, спасательный плот исправен, а аварийный спутниковый буй, приобретенный пару лет назад, надлежащим образом зарегистрирован. Кроме того, я пригласил на переход своего хорошего друга Инто, с которым мы прошли уже немало миль. В приятной компании и веселее, и безопаснее.

Балтика встретила нас по-октябрьски — западным ветром 20–25 узлов и прибрежной рваной волной, которая поджидала нашу лодку на выходе из устья Вислы в Гданьский залив. Поначалу мы даже напряглись, но быстро расслабились, когда увидели, как ведет себя Delphia 1350 на боковой волне. Она отлично рулилась, легко держала курс, а крепны при бортовой качке оказались весьма умеренными. Спустя несколько часов мы дошли до Владыславово, где нас «порадовали» на заправке. Плавающий бункеровщик, услугами которого мы привыкли пользоваться, теперь, оказывается, прекратил заправку частных прогулочных судов. Поскольку нам

требовалось всего лишь 100 литров (вот вам и плюс водоизмещающего корпуса с мало мощным мотором), обошлись тем, что купили несколько канистр, вызвали такси и попросту съездили на обычную автомобильную бензоколонку.

На следующий день прогноз обещал усиление встречного ветра с 20 до 30 узлов. Встречным оказалось и течение скоростью в 0,5 узла. За день высота волны увеличилась с метра почти до двух. Но даже в этих условиях «слабенький» 50-сильный мотор уверенно тащил лодку вперед 7-узловым ходом при крейсерских 2500 об/мин, причем корпус очень мягко и комфортно обрабатывал волну.

