



## «ДЕ АЛЬМ» — ФЛОТ ОТКРЫТОГО ОКЕАНА

АЛЕКСАНДР РЫСКИН

*Один не очень стесненный в средствах человек три года выбирал себе яхту. Он искал настоящий корабль. То есть, в самом деле настоящий, без дураков. Такой, чтоб не страшно было заплывать в самый центр океана и жить там вдали от человечества, чтоб шторм — не шторм. Люди человеку надоели. Он хотел побыть наедине с Богом и звездами. А потом, как Одиссей, вернуться в мир с новым, обретенным в странствии знанием. И чтоб все удивились и сказали: «Ах, посмотрите все, какой замечательный человек и на каком замечательном корабле из-за моря пришел в нашу гавань».*

Словом, задача была поставлена непростая. Деньги почти не имели значения. Главное, чтобы было не страшно и очень комфортно, чтобы можно было обойти вокруг света и ни в коем случае не утонуть... Человек штудировал Интернет и яхтенные журналы, посещал вы-

ставки. Иногда он выныривал из-под стопок литературы, взъерошенный и счастливый, и объявлял:

— Всё! Я нашел! Это она, однозначно. Это... Princess... Fairline... Azimut... Sunseeker... Astondoa... (нужное подчеркнуть)...

Потом выяснялось, что уже в первом, еще не самом смелом плане у человека значится

переход с Канар на Карибы, а у отобранной по наитию очередной белоснежной красавицы все пять тонн дизеля улетают за пять часов, и ограничение по волне — два метра.

Так этот настойчивый человек навсегда расстался с волнующим любое либидо «бикини-стилем», сделавшись фанатом парусных... Amel... Hallberg... Contest... X-Yachts... И одна-



жды даже робко возмечтал об «Ойстере». Но и тут в конце концов не заладилось.

После недельного чартера 50-футового Dufour стало ясно: парусник — это, конечно, круто, но многие ангелы женского полу долго не выдерживают некоторых тягот жизни, всегда с креном на подветренный борт, и улетают навеки... Ну и потом, настоящему мужчине в такой лодке совершенно негде соразмерно широте души по-русски накрыть для друзей «поляну»: все толкнется в одном кокпите два на два метра, где за маленьким столиком, стоящим набекрень, ни выпить нормально, ни закусить... Что же делать?

Оказалось, все просто. Для русского банкета нет в мире лучше лодок, чем катамараны... Lagoon... Catana... Fountaine-Pajot... Места куча и внутри, и снаружи. На мачте экономичные для кризиса паруса. Ровная палуба — никакого крена. Все было здорово, пока чемпионка Эллен МакАртур не навернулась в Атлантике на своем катамаране прям вверх тормашками от случайной волны в наветренный борт. Неделю весь мир спасал сидевшую внутри перевернутой лодки отважную барышню.

А перепробовавший все и не нашедший лодки своей мечты человек очень расстроился и снова загрустил.

— Почему во Вселенной нет гармонии? — вопрошал он красавицу жену, лечившую зимнюю депрессию новыми сапожками из модного бутика. Судя по чеку, слегка превышавшему бюджет небольшой африканской страны, это были сапоги-кабриолет с кожным салоном, климат-контролем, тайским массажем и карбоновыми вставками... Становилось ясно, что с лодкой надо спешить. Еще пара таких удачных «девайсов», разгоняющих в девушках тоску по бунту и матриархату, — и на яхту придется зарабатывать заново.

Пока отчаявшийся человек лишь вздыхал неконструктивно, на небесах услышали его стенания — и в параллельной Вселенной закипела работа...

После пары удачных флуктуаций пространства на столе у нашего героя неожиданно материализовался буклет голландской верфи De Alm, из которого немедленно всем стало ясно: это ОН.

Это действительно был ОН, крепко сбитый стальной экспедиционный корабль, про- низывающий душу чистой архитектурных линий, белизной надстроек, хромом релингов и антенн. Он наплывал на вас прямо с обложки, наповал сражая дорогим вороненым





отливом надводного борта, блистающего в лучах заката, как черный алмаз «Куллинан», тускло мерцающий световыми отблесками иной судьбы, другой плотности времени и пространства.

Из очень длинной линейки размеров выбрав себе эксплорер Delfino 72 океанского класса — сегодняшний флагман верфи, этот искушенный и много повидавший человек на сей раз не ошибся. Потому что De Alm — это лодки, которые приходят к тем, кто ищет настоящее содержание яхтинга, самую его суть, воплощенную в романтике бескомпромиссной утилитарности. Эти лодки навсегда излечивают от страхов и фобий, связанных с отсутствием берегов, дарят настоящую безопасность. Судите сами.

Материал корпуса — крупновская сталь ллойдовского грейда «А» толщиной 18–12 мм в зоне от киля до ватерлинии и 8 мм по борту до самой надстройки. И без того необычайно жесткий борт, гнутый по сложной конфигурации, изнутри усилен стрингерами и шпангоутами толщиной по полтора сантиметра, с шагом шпации 40 см по всей длине яхты. Листы корпуса, прошедшие лазерный раскрой, гнутся и варятся так точно, что возникает поверхность гладкая и приятная на ощупь и при покраске потом почти не требует шпаклевки — только грунты и стойкие к морской соли многокомпонентные лакокрасочные ком-

плексы, которые делают борт яхты абсолютно идеальным, как зеркало, защищая металл изнутри и снаружи. Каждый погيب и каждый шов сварки прокрашивается и высушивается по несколько раз в течение пяти месяцев. В трюме устраиваются несколько герметично изолированных водонепроницаемых отсеков, и над ними через толстый слой различной тепло- и звукоизоляции оборудуются два совершенно отдельных, разнесенных по сторонам коридора машинных отделения. Если, не дай Бог, на яхте случится пожар или потоп, задымление или другая напасть — из строя может выйти только один двигатель и только одно машинное отделение, которое будет тогда наглухо перекрыто своей отдельно завинчивающейся кремальерой. Второе машинное отделение останется рабочим при любой самой неприятной аварии. Этот принцип дублирования всех жизненно важных систем положен в основу всего установленного на корабле оборудования. Например, системы гидравлики, управляющие рулями и подруливающими устройствами, якорными и швартовными лебедками, подъемным краном и стабилизаторами качки, продублированы четырежды — каждый раз своими насосами, собственными цилиндрами и приводами, которые в случае отказа могут быть переключены друг на друга, гарантируя работоспособность всего оборудования.



Генераторов тоже два, и мощности каждого хватает на установки климат-контроля, не говоря уж об электроплитах, духовках, холодильниках, опреснителях и прочих умных девайсах. А связь с миром по пяти независимым линиям! Да про это можно отдельную поэму написать. Как вам стоящие

на одной лодке антенны систем Inmarsat и Iridium с телефонией и Интернетом, в дополнение к гироскопам системы спутникового ТВ KVH, факс-приемнику Navtex, спасательным буям Cospas-Sarsat, трем УКВ-радиостанциям и даже одной «челюскинской» коротковолновой полярной, с отдельной телескопической антенной на мачте, работающей на весь мир даже из Антарктиды?

Радар, тепловизор, 10 видеокамер по корме и бортам, две отдельные GPS-антенны, куча информационных модулей, заведенных на пять дисплеев навигационной Hi-End-системы Maretron, все двери на мостик, в корму и в машинные отделения на винтовых кремальерах, как на большом флоте, нержавеющей стали иллюминаторы с кремальерными бронезаглушками — это лишь малая часть инженерных чудес, делающих эту, да и любую яхту De Alm гарантом вашей жизни в самой трудной обстановке. Чего стоят хотя бы несколько тонн свинца в гранулах внутри стального балластированного киля, превращающих стотонную стальную яхту в ваньку-встаньку!

Этот балласт, резко понижающий метацентр судна, выводит стальные траулеры De Alm на один уровень с лучшими килевыми парусниками, превращая эти корабли в одни из самых безопасных в мире. Как бы ни бушевал шторм в попытках положить на борт и перевернуть ваш кораблик, свинец в бронированном стальном киле всегда затормозит набор яхтой критического угла крена и из любых опасных наклонов возвратит лодку на ровный киль.

Этот корабль может очень долго идти по морю-океану, не заходя ни в какие порты, потому что воды в танках 4 т, и есть еще опреснитель на 100 л/ч. А еще на трех палубах и флайбридже три холодильника и четыре морозилки для стратегического запаса продуктов. И главное — на флагманских эксплорерах De Alm 65-й и 72-й океанских серий Delfino уже третий год устанавливаются рекордные по объему топливные танки, вмещающие почти 20 т солярки. Даже при двух самых мощных дизелях по 400 л.с. каждый вам га-



рантированы почти полмесяца крейсерского 9-узлового хода и автономность яхты на уровне 3500–4000 морских миль. Этого с лихвой хватает на переход Атлантики, которая, как известно, является самым длинным круизным «плечом» мира — в Индийском и Тихом океане все дистанции от земли до земли, как правило, много меньше.

Если повернуть два ключа на капитанском мостике и запустить низкооборотные ресурсные дизели heavy duty, палуба даже не дрогнет. Вы ничего не услышите и не почувствуете. Звукоизоляция двух отдельных машинных отделений такова, что чайная ложечка, забытая в пустом стакане, ни за что не осмелится звякнуть. Тишина и всякое отсутствие вибраций будут почти абсолютными, пока с ростом оборотов до штатных 2000 моторы не перейдут в ровное, без дрожи палубы, довольное урчание 800 лошадиных сил. Тому, кто когда-либо ходил на глиссирующих лодках, поверить в это сложно, и тем не менее это факт.

Лодка очень тихая, и обвод очень удачный — воду за собой вообще не тащит. Никакой волнительной пены в кильватер. Даже на десятке узлов вы увидите за кормой ровный след без единого гребня. Отсюда — главное качество этого корабля: с той минуты, как вы в него заходите, и дальше, где бы лодка ни шла (в реке, в море или в океане), ничто не мешает вам быть собой.

Вы живете и радуетесь жизни, не преодолевая никаких стихий. Со стихиями борется яхта. Вы же просто живете, как дома — уютно и необычайно спокойно. Потому что эта лодка действительно может всё. Ходить по морям и океанам, рекам и озерам (осадка 1,8 м это спокойно позволяет). И всюду владельца этого корабля будет сопровождать комфорт роскошной загородной виллы.

Эта лодка может избавить в свежую погоду от тяжелой бортовой качки — предусмотрены новейшие системы ее гашения. Может принять два-три десятка гостей на вечеринку или приютить в круизе дюжину человек. И все может быть собрано в десяти вариантах, как конструктор Lego. Настоящий custom made, когда число кают, их размеры, назначение, отделку человек выбирает сам, как и весь пакет оборудования из невероятно длинного списка.

Да и модельный ряд верфи впечатлит любого и количеством доступных для выбора размерений, и разнообразием предлагаемых



к постройке моделей. Линейка стальных кораблей начинается с 13-метрового морского траулера и заканчивается океанской экспедиционной яхтой Delfino Darwin 90 длиной 26 м, которая существует пока только в чертежах. Между ними четыре модельных ряда живых (в реальном металле) экспедиционных кораблей трех- и четырехпалубной компоновки. Традиционные для Голландии 17- и 20-метровые коттеры с вельботным обводом и круглой кормой. Хайтековские «Фрайбурги» 57 футов, ставшие премьерой 2012 года. «Альмтраулеры» от 13 до 18 м — «альмовская» классика — морские и океанские экспедиционники автономностью в 1500–2000 морских миль. Эксплореры трансокеанской серии Delfino 57, -65, -72 с автономностью хода 2000–4000 морских миль, номинированные в Дюссельдорфе на звание лучших европейских яхт 2011 года, стали хитами всего последнего яхтенного десятилетия.

Больше десяти лет я дружу с этими лодками, и за эти годы я действительно поверил в них, в их способность пройти всегда и везде. На этих лодках я уходил в Норвегию и крошил майские льды на Балтике, боролся с дунайским течением и проходил Бискаем вокруг берега Франции, воевал с ураганом в Атлантике и штормовал в 7-балльном сирокко на Средиземке. «Траулеры» и «Дельфины» De Alm нигде меня не подвели, хотя бывало всякое. Море было настоящим, а потому разным. Иногда ласковым, иногда очень жестким. Только вера в эти лодки оставалась неизменной, делалась крепче с каждым корпусом и каждым новым походом.

Эти настоящие корабли — наш с вами

шанс в открытом море побыть наедине только с Богом и звездами. А потом вернуться в мир с новым, обретенным в странствиях знанием. И пусть, когда мы сделаем это, все удивятся и скажут: «Ах, посмотрите все, какой замечательный человек и на каком замечательном корабле зашел в нашу гавань». ❖



Дизайн: Werner Yacht Design, Volendam, The Netherlands  
Проект: AZZA Yachting Belgium, Wilrijk, Belgium

| Alm Trawler Delfino 72    |               |
|---------------------------|---------------|
| Длина, м                  | 22,50         |
| Ширина, м                 | 6,20          |
| Осадка, м                 | 1,75          |
| Надводный габарит, м:     |               |
| с опущенной мачтой        | 5,00          |
| с поднятой мачтой         | 7,75          |
| Водоизмещение, т          | 85            |
| Запас топлива, л          | 17 900        |
| Запас воды, л             | 4000          |
| Фекальная цистерна, л     | 1500          |
| Мощность двигателей, л.с. | 800           |
| Категория СЕ              | «А»           |
| В эксплуатации            | с мая 2014 г. |

**В ПРОДАЖЕ, цена по запросу**  
**Представительство De Alm в России**  
+7 (926) 611-5686, Александр Рыскин  
korabli@korabli.ru  
www.korabli.ru



**Alm Trawler Delfino 72, 2013 г.в.**  
Водоизмещающий стальной траулер



4 контура систем гидравлики, управляющие рулями и подруливающими устройствами, якорными и швартовными лебедками, подъемным краном и стабилизаторами качки; 2 генератора; климат-контроль; опреснитель; антенны систем Inmarsat и Iridium с телефонией и интернетом; спутниковое ТВ KVH, факс-приемник Navtex, спасательные буи Cospas-Sarsat, 2 УКВ-радиостанции + 1 коротковолновая полярная с отдельной телескопической антенной на мачте, работающей на весь мир даже из Антарктиды.

Радар, тепловизор, 10 видеокамер по корме и бортам, две отдельные GPS-антенны, 5 дисплеев навигационной Hi-End-системы Maretron.

Местонахождение..... **Сардиния**  
Длина, м ..... **22,50**  
Ширина, м ..... **6,20**  
Осадка, м ..... **1,75**  
Надводный габарит, м:  
с опущенной мачтой ..... **5,00**  
с поднятой мачтой ..... **7,75**  
Материал ..... **Сталь категории «А»**  
Водоизмещение, т ..... **85**  
Запас топлива, л ..... **17 900**  
Запас воды, л ..... **4000**  
Фекальная цистерна, л ..... **1500**  
Мощность двигателей, л.с. .... **2 × 400**  
Дальность хода (при 9 уз), миль ..... **3500–4000**  
Категория СЕ ..... **«А»**

