

# ИСПЫТАНИЕ ВРЕМЕНЕМ, ИЛИ ПЕРЕГОН

Текст: Александр Рубинов      Фото: XXXXXX

**«Валерий»** – первая моторная яхта Elling E4, поставленная мной в Россию. Вместе нам: мне и Владимиру Бельке, капитану «Валерия», – полтора века, а яхте почти 17 лет. Владимир работает на ней с первого дня, как получил на верфи в Голландии в 2005 году. Он перегнал яхту в Новороссийск, и там она базировалась все годы. В 2015 году Владимир ходил на ней через Санкт-Петербург в Голландию, где лодка прошла большой рефит с модернизацией, а затем через Средиземное и Черное моря вернулся в Новороссийск.





Рыбинск  
Ярославль  
Дубна  
Нижний Новгород

# Elling E4 Новоросийск – Дубна 1900 миль 23 дня

Сейчас владелец «Валерия» заказал флагманский Elling E6 Highline, а эта лодка сдана в trade-in, и нам потребовалось перегнать ее из Новоросийска в Дубну (почти 1900 миль). Честно говоря, поначалу были сомнения: я привык перегонять новые лодки. Плюс дефицит времени, а вдруг поломка и сиди, жди ремонта... Двигатель Cummins 6СТ 8.3 мощностью 450 л. с. наработал 2457 часов, что для судна сравнительно немного — как для дизельного грузовика 100–150 тыс. км. Обычно при технико-экономических расчетах и определении нормативного коэффициента рентабельности коммерческих судов закладывают срок амортизации 30 лет и даже более. Знаю также, что многие, даже бюджетные лодки: Bayliner, Maxum, Meridian Yachts и др. — ходят десятки лет, и некоторые находятся в приличном техническом состоянии. Но все-таки этой яхте 17 лет, и «на дворе» не лето...

## НАЧАЛО

16 сентября 2021 года мы с Владимиром выходим из Новоросийска. Запас топлива — 1300 л. Черное море проходим без приключений при волнении 2–3 балла, легко преодолеваем Крымский мост (на рейде много судов), заходим в Азовское море, и тут — сюрприз от пограничников! Лодка растаможена, зарегистрирована в ГИМС еще в 2005 году, но тогда разрешали удаление от берега две мили. Пограничники нас отслеживали и по радиации предупредили, что строго наказуют, если мы удалимся более чем на 10 миль. А судовой ход имеет удаление свыше 20 миль, вот и крались мы вдоль берега почти двое суток, проклиная ГИМС и пограничников, при волне 3–4 балла, крутой и часто в борт. Особенно трудно было ночью...

Еще в Новоросийске мы заходили в ГИМС, где нам предложили выдать новый судовой билет с удалением от берега 12 миль, но это требовало времени. Да и какие 12 миль! Все яхты Elling по нормам Евросоюза имеют неограниченный район плавания и океанскую категорию мореходности «А». На такой яхте Elling E4 я пересек Атлантический океан! В своей книге «Малые моторные яхты для больших плаваний», особенно в первом ее издании, я раскритиковал нашу систему сертификации. Какие-то изменения вроде бы есть, но очень уж медленно идет процесс. А то, что нас могли наказать, конечно, больше связано с пограничными делами в Азовском море, нежели с безопасностью судоходства.

## ЖИЗНЬ НА РЕКЕ

В общем, прошли мы с грехом пополам Азовское море. Далее — Волго-Дон, заправка в Ростове, череда шлюзов (иногда шлюзования ждали часами)... Дошли до Волгограда, после чего началось «тривиальное» путешествие по Волге и ее водохранилищам. На некоторых южных участках сильно упала вода, и мы даже сели на мель там, где глубина по карте 2,5 м. После этого мы старались не уходить с судового хода и вести себя как большое коммерческое судно.

Поразило небольшое количество судов даже на протяженных участках, где вода практически не ушла. Например, пять раз мы шлюзовались в одиночку: не было ни попутных, ни встречных судов, — и ради одной нашей яхты перегоняли десятки тысяч кубометров воды. Ощущение фантастическое, но при этом грустно. Приходится констатировать, что судоходство на Волге почти затухает; сотни судов на отстое, иногда за сутки мы встречали не больше 6–8 сухогрузов и танкеров; чуть повеселее с пассажирскими судами. И практически все — постройки еще времен СССР. Удручает, что вся инфраструктура — шлюзы и другие гидротехнические сооружения, навигационная обстановка, тысячи работников сферы обеспечения судоходства и т. д. — есть, а судоходства нет. Я много раз ходил и на Каспий, и в Санкт-Петербург, и могу сравнить, каким было судоходство в СССР и даже 10 лет назад. А сегодня судов на ВВП очень мало. Опасаюсь, что ретивые чиновники победно трубят о грузопотоках, а надо бить тревогу.

## ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Не буду описывать подробный маршрут — он известный, и есть много путеводителей, где расписаны все красоты и достопримечательности на нем. Приведу некоторые цифры и факты. Бункеровались в Ростове (470 л), Волгограде (900 л), Балаково (650 л), Казани (800 л), Кинешме (450 л). Хотели, чтобы топливный бак был по возможности полным. Ночевали в основном на якоре, только два дня стояли у причала яхт-клуба в Тольятти и в Волгограде у заправочной станции. Выходили в шесть утра, в ночи старались не идти (ночью проходили только Азовское море, Цимлянское, Волгоградское и Горьковское водохранилища). Много времени уходило на ожидание шлюзования, особенно в Волго-Донском канале.

Конечно, потрясающие осенние пейзажи, красивейшие монастыри, церкви, патриархальные русские городки и деревни, зеркальная (временами) гладь реки и водохранилищ очаровывали нас во время перехода. Было красиво и тихо, и эту тишину нарушал только плеск воды, рассекаемой корпусом. По утрам иногда случались заморозки, и даже лед образовывался на палубе. Но как замечательно встать на якоре в прелестном месте и проснуться поутру, когда на рассвете в звенящей тишине туман ложится на реку!..

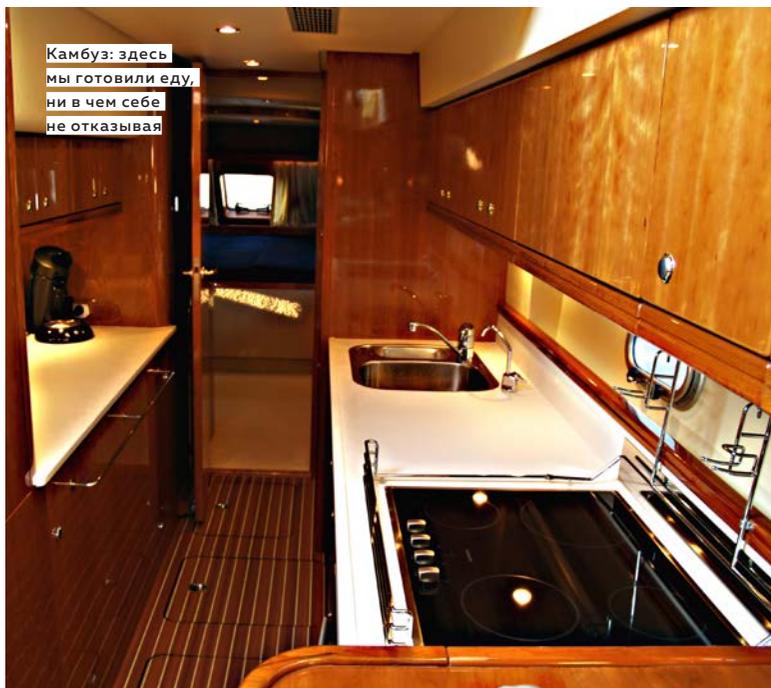
Жили мы каждый в своей каюте, с туалетом с душем, всегда была горячая вода. Мы нормально питались — камбуз на борту прекрасный, а вечерами отдыхали в салоне



Во время перехода по внутренним водным путям нам встретилось очень мало судов



За штурвалом Elling E4: авторулевой не дремлет



Камбуз: здесь мы готовили еду, ни в чем себе не отказывая



Такие храмы  
на волжских берегах  
очень украшали  
пейзаж



Короткая остановка  
у причала по пути



Нижний салон:  
здесь мы отдыхали  
с достаточным  
комфортом

и смотрели телевизор, благо спутниковая антенна принимала сигнал в любом месте и даже на ходу. Превосходно работал авторулевой: за штурвалом мы находились максимум 10% ходового времени, в основном во время шлюзования. В туман и ночью помогали радар и АИС, хотя, повторюсь: судов встречных и попутных было мало. В целом путешествие прошло очень комфортно, хотя...

Подвело отопление. Попытались починить его в Тольятти, но для тестирования «мозгов» климат-контроля требовалась двухдневная стоянка, и мы не стали ждать — купили небольшие электрообогреватели (включали при работающем дизель-генераторе). Да еще в Волгограде я не учел сильное течение и изрядно поцарапал борт. Перед этим я как раз хвастался Владимиру, что 15 лет обходился без аварий. Вот и не верь приметам: не буди лихо...

Остальные устройства и системы действовали исправно, дизель работал как часы: за поход его наработка составила 275 моточасов. Топлива потратили около 3500 л; по прибытии в Дубну в баке оставалось около 1000 л. Средний расход 12,7 л/ч (с учетом работы двигателя в шлюзах и дизель-генератора). Пройдено около 1900 миль, удельный расход 1,84 л/милю при средней скорости 8,2–8,5 узла, хотя шли против течения: временами его скорость достигала 1 узла (по разности показаний судового лага и GPS). Конечно, максимальную скорость (около 16 узлов) мы не развивали — это привело бы к дополнительному расходу топлива, да и корпус с винто-рулевой группой слегка обросли еще в Черном море (это мы увидели, подняв лодку в Дубне), что давало дополнительное гидродинамическое сопротивление и снижение скорости. Но показатели вполне удовлетворительные.

## ПОСЛЕСЛОВИЕ

Конечно, за этот переход мы устали: более 20 суток пути вдвоем, вахты, шлюзы... Когда поход закончился и мы покидали яхту в Дубне, я заметил на глазах Владимира слезы. 17 лет лодка служила ему, а он ей. Столько пройдено миль, столько приключений, эмоций, а иногда и страхов пережито. И хотя впереди у Владимира новая более мореходная и комфортабельная яхта, расставаться с преданной, проверенной, не подводившей в самых сложных ситуациях «боевой подругой» ему было нелегко.

Ну а лодка... Возможно обиделась, но не жаловалась. Наверное, чувствовала, что предстоят новые дальние походы и приключения, поскольку известно: яхты Elling скучные люди не приобретают. Их владельцами становятся романтики, путешественники, искатели приключений. То есть, те, с кем лодка обретает гармонию. **МВУ**