

# Трансатлантический переход яхт Elling 01.12.2008-16.12.2008



**Впервые в мире три полуглиссирующие моторные яхты,  
длиной менее 50 футов, совершили безостановочный  
трансатлантический переход Канары - Карибы,  
протяженностью 2600 миль.**







### Немного истории.

Организаторы акции: со стороны Нидерландов - известное голландское судостроительное объединение «NEPTUNE MARINE SHIPBUILDING», директор и совладелец Антон ван ден Бос, он же капитан флагманской яхты VALENTINA. Со стороны России – компания «АДВЕНТОР ЯХТС», директор и учредитель - Александр Рубинов, он же капитан яхты DUKE.

В середине 2008 года сформировалось несколько российских экипажей, готовых участвовать в этом достаточно экстремальном переходе. Притом из восьми россиян только двое имели опыт дальних переходов. Один из них - Сергей Афонин, корреспондент журнала «Капитан клуб» и по совместительству капитан яхты ELLING.

Итак, восемь россиян, один голландец и три яхты ELLING E4.

Цель акции - доказать, что яхтам ELLING не зря присвоена высшая категория мореходности A(ocean). Она присвоена очень немногим соизмеримым по длине океанским моторным яхтам. А о переходе через Атлантику на полуглиссирующих лодках такого размера история вообще умалчивает.

Монополистами групповых переходов до сих пор были американцы, а точнее компания Pacific Asian Enterprises (PAE), поставляющая на рынок серийные водоизмещающие яхты

Nordhavn. По маршруту Флорида-Бермуда-Азор-Гибралтар флотилии яхт Nordhavn перешли Атлантику дважды: в 2004 году – группой из 18 яхт различной длины – от 40 до 90 футов, в 2007 году – группой из трех яхт, двух длиной 55 футов и одной 47-футовой. Максимальный безостановочный переход составил 1818 миль на плече Бермуда-Азор. Тогда американцы, с присущим им апломбом, заявили, что они единственные и неповторимые.

Наша задача была поставлена гораздо жестче - пройти не 1800 миль, а 2600 миль на лодках менее 50 футов без сопровождения более крупными судами.

Итог - средняя скорость 7,1 уз вместо 6,2 уз у NORDHAVN-47 (самого близкого по размеру), расход 1,2 л/милю, вместо 2л/милю, дальность непрерывного перехода на 40% больше, так что американские достижения по всем статьям превзойдены. При этом не следует забывать, что ELLING может развивать скорость до 18 узлов, что для NORDHAVEN в принципе недостижимо.



### Яхты и экипажи



| Название яхты                | DUKE                     | ELLING                   | VALENTINA                |
|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Длина, ширина, осадка        | 14,95*4,25*1,2           |                          |                          |
| Год постройки                | Июнь 2008                | Октябрь 2008             | Сентябрь 2008            |
| Наработка ч                  | 50                       | 10                       | 50                       |
| Водоизмещение, т             | 17,0                     | 17,5                     | 17,0                     |
| Главный двигатель            | Volvo Penta D9, 570 л.с. | Volvo Penta D6, 435 л.с. | Volvo Penta D6, 435 л.с. |
| Стандартный запас топлива, л | 1500                     | 1950                     | 1500                     |
| Общий объем топлива, л       | 3120                     | 3630                     | 2980                     |
| Вспомогательный Двигатель    | Yanmar 29 л.с.           | Volvo Penta D2 30 л.с.   | Volvo Penta D2 30 л.с.   |
| Капитаны                     | Александр Рубинов        | Сергей Афонин            | Антон ван ден Бос        |

### Экипажи:



*Александр*



*Анатолий и Наталья*



*Сергей*

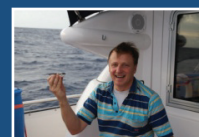


*Сергей*



*Лиля*

*Михаил*



*Антон*



*Михаил*

Отрывки из вахтенных журналов и путевые заметки

1.12.2008

VALENTINA: В 11.00 по Гринвичу мы покинули порт Санта Круз де ла Пальма. Широта,  $28^{\circ}40'75''N$ , долгота  $17^{\circ}46'02''W$ . Обогнув через два часа южную оконечность острова, мы легли на курс 265 и включили автопилот.

В 14.00 мы заметили стаю дельфинов.

Волны зыби, идущей с севера выросли до 3 м, и готовить еду стало не так просто. Хорошо, что мы позаботились о креплениях на плите для посуды. Ночь выдалась темная, луна спряталась за облаками. Стоим на вахте по 4 часа, сменяя друг друга после перерыва на сон. Северо-восточный ветер за первые сутки усилился до 6-7 баллов. Температура воздуха 17-19 град.

4.12.2008

VALENTINA: Пройдя 490 миль, утром мы закачали в главную цистерну топливо из второй запасной бочки.

А вот и рыба – Дорато, поймалась на крючок – теперь мы славно поужинаем!



Океан меняет тактику. 5-балльный ветер (скорость 10 м/с) смещается к юго-востоку и начинает покрывать башками 3-метровую зыбь, упорно набегающую с

севера. Снова стало пасмурно. Выяснилось, что при такой перекрестной атаке волн расход топлива нарастает до 1 л на милю, а на яхте с более мощным двигателем 570 л.с. до 1,2 л на милю. Принято решение сбросить скорость до 7 узлов. За трое полных суток при средней скорости 7,2 узла пройдено 516 миль – это 20% всего маршрута при расходе 15,5% общего запаса топлива.

7.12.2008

ELLING: По библейскому завету, седьмой день – день отдыха. А отдых заслужен – пройдена первая тысяча миль. Океан выказал максимум лояльности и выдал температуру воды 25 град, волну не более метра, попутный ветерок, выступления местной самодеятельности из дельфинов, летучих рыб и птичьих дальнобойщиков. А затем – снова в путь.

DUKE: Понемногу притираемся к маршруту. К этому стоит добавить: и привыкаем к своим лодкам, а они к нам. Проявляются характеры и лодок, и экипажей.

VALENTINA: Расчет показал, что мы израсходовали на 1060 миль 1250 л топлива, чему соответствует расход 1.18 л на милю. После сброса оборотов получена неплохая скорость в 7.0 уз. Возможно, начинают помогать ветер с кормы, попутное течение, а также сказывается облегчение лодки по мере сокращения запасов.

11.12.2008

VALENTINA: Видели крупную косатку. Жаль, что она не продемонстрировала нам своих прыжков. Купаться, естественно, расхотелось.

Волны достигают 5 м, но кормовая палуба остается почти сухой, поскольку корма успевает, благодаря своей ширине, приподняться до того, как гребень волны достигает ее. Спроектированная для глиссирования, она оказывается полезной на попутном волнении.

DUKE: Размниваем последнюю тысячу миль. Топлива хватит, если не будет погодных катаклизмов. Настроение боевое, самочувствие удовлетворительное. Океанские подзатыльники ниже спины продолжают. Попутный

ветер 7 баллов. Шторм разгулялся по всей Атлантике к западу от 35 долготы. На двое суток мы оказались в объятиях холодного фронта, но при температуре воды 26



град. Тем не менее, за сутки пройдена 171 миля, доведя счет миль, оставленным за кормой, до 1665. Если так пойдет дальше, а мы хотим в это верить, нам плыть еще 5,5 суток. Курс прежний – 262. Облачно. Между прочим, пересечен тропик Рака, или Северный. Огненные мы находимся в тропической зоне.

12.12.2008

DUKE: Уже пройдено 1835 миль, средней скоростью около 7,0 уз, а расход топлива на уровне 1 – 1,2 литра на милю (!!!). Каков же вывод? Правильно, рождается рекорд. Вот так, и отрыв от американцев по дальности плавания будет нарастать.

Но предаваться эйфории рано: режим штормования в самом разгаре – проходим проверку по параметрам категории «А» – шквалы порывами до 8 баллов подхлестывают высоту волн до 5 м. Нажим «на наши ворота» – самый мощный за все время рейса. Череда непрерывных гроз и тропических дождей, сопровождающих циклон. Ночью была очень сильная гроза,

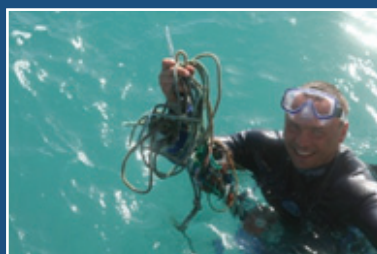


яхты попали под обстрел молниями. За волнами и стеной дождя то и дело пропадал визуальный контакт. Радар в этих условиях беспомощен.

VALENTINA: ...ночью было светло, как днем – хоть книгу читай. В грозу ветер развернулся к югу, и волны стали бить в левый борт. Все ходило ходуном. Терпимо, но неудобно. Температура воздуха и течение – наши союзники. Скорость подросла до 7,2 уз, и за сутки мы прошли 176 миль. Были опасения за сохранность электроники. Не столько даже навигационной, сколько на двигателе. Один удар молнии может вывести из строя автоматику. Но ничего серьезного не произошло.

16.12.2008

DUKE: В полдень по судовому времени мы еще в пути, в 80 милях от Филиппбурга – столицы голландской части Сен-Мартена. Остров уже и на дисплее картплоттера, и в эфире. Океан еще пытается строить козни этой нашей упрямой тройке движущихся поплавков. Ветер, вопреки



благостному прогнозу, удерживается в пределах 10-13 м/с, волны высотой до 3,5 м и не думают успокаиваться. Воздух – 29 град, вода 27 град.



VALENTINA: Последние несколько часов. Мы вглядываемся в горизонт, предвкушая появление признаков земли. Ветер и течение попутные.

В 13.00 ELLING сообщил, что ощущается сильная вибрация и теряется скорость – что-то намоталось на винт. Волны достаточно большие, чтобы нырять с аквалангом под днище. Опасно. Всем пришлось остановить главные

двигатели и запустить вспомогательные. Таким образом, скорость снизилась до 5,5 уз, и время прибытия отодвинулось. Мы бросили якорь в 20.05 по Гринвичу в заливе Симпсон острова Сен-Мартен в Карибском море, затратив на весь переход 369 часов. Широта 18°13'60" N, долгота 62°25'88" W.

Мы сделали это!



Александр Рубинов, капитан яхты DUKE, рассказывает:



«Впервые Атлантику перешли три однотипные серийные полуглиссирующие яхты длиной до 50 футов и небольшой осадкой – всего 1,2 м., покрыв в безостановочном переходе расстояние в 2585 миль. Классический тезис гласит – через океан могут идти глубокоосидящие яхты с водоизмещающими обводами традиционного траулерного типа. Вопреки этому утверждению, полуглиссирующие обводы и небольшая осадка не стали препятствием для пересечения Атлантики. Мало того, яхты ELLING продемонстрировали ряд преимуществ.

Благодаря исключительной мореходности и надежности лодок и энтузиазму российских экипажей, поставлен рекорд на дальность плавания и экономичность малых моторных яхт.

Особенно хочу отметить свой экипаж – супружескую пару Анатолия и Наталью, никогда не ходивших в открытом море на яхтах, мужественно перенесших в течение первых пяти дней тяжелую морскую болезнь. И капитан им достался с травмированной рукой. Они прекрасно овладели всем навигационным оборудованием, и отстояли десятки ночных и дневных вахт в открытом океане. Теперь им будут по плечу самые тяжелые морские походы.

На переход активно откликнулась мировая яхтенная пресса. Обложки и страницы журналов пестрели заголовками: «Впервые в мире», «Сенсация», «Сумасшедшие русские» и т.д. Появилось большое количество статей, где была подчеркнута сенсационность перехода. Откликнулся и рынок – увеличились заказы яхт ELLING.

Более подробная информация о переходе (на русском языке) – на сайтах [www.elling-yachting.ru](http://www.elling-yachting.ru) (разделы: Пресса, Трансатлантический переход, Видео), [www.yachtsworld.ru](http://www.yachtsworld.ru), [www.allyachts.ru](http://www.allyachts.ru), и в журналах «Motor Boat & Yachting» «Капитан-клуб», «Фарватер» и др.

Можно до бесконечности перечислять открытия, которые преподносит океан ... Возможность почувствовать свою силу, обрести ощущение полной свободы и стремление к цели, осуществить мечту, заложенную еще в детстве под влиянием писателей-маринистов. Надеюсь, что это плавание будет яркой страницей в жизни всех людей, объединившихся, чтобы покорить океан.

Инициаторов акции радует то, что удалось доказать – яхты ELLING, на сегодняшний день, в своей категории одни из лучших в мире. Для владельцев существенно то, что лодки ELLING оправдали их ожидания, и они будут готовы спокойно идти, может быть, и не в такие, но все же в дальние походы.

Хочу всем участникам пожелать крепкого здоровья и интересных морских приключений. Хочется завершить этот разговор словами Антона ван ден Боса, капитана яхты VALENTINA: «Удовлетворение от того факта, что все прошло как намечено, для меня служит поводом повторить это снова и вселяет уверенность, что найдется немало людей, которые приобретут ELLING, чтобы совершить подобное путешествие. И я убежден, что в своем классе ELLING – лучшая моторная яхта в мире».



**Безусловно, мы понимаем, что не все будущие владельцы яхт ELLING собираются покорять океан. Но на любом маршруте плавания они будут помнить, что надежность их судна проверена в самых экстремальных условиях».**



119571, г. Москва, проспект Вернадского 92, секция 3А-220.

тел.+7 (495) 998-38-34

тел/факс:+7 (495) 780-80-27

тел.+7 (906) 039-77-34

e-mail: [elling-info@yandex.ru](mailto:elling-info@yandex.ru); [elling345@mail.ru](mailto:elling345@mail.ru)

[www.elling-yachting.ru](http://www.elling-yachting.ru)

