



Штормовой Балтикой с «АКВАДОРом»

› **Алексей Григорьев.**
Фото Алексея Даняева

Человеку, нечасто бывающему «в морях», свойственно преувеличивать масштабы непогоды на воде, если таковая несчастливо его там застигнет. В действительности огромные, по рассказам, волны часто оказываются не более чем полуметровыми «кочками», но что верно, то верно – неприятности причинить способны и они – но только не мощному мореходному катеру финской постройки.



У набережной пограничного пункта на Морском вокзале малым судам неуютно

Отправляясь в 200-мильное путешествие Петербург–Хельсинки на катере «Aquador 32», нет причин опасаться подвоха со стороны матчасти проектной категории «В» (разрешено открытое море, волна – до 4 м). Но очень интересно посмотреть, каких качеств потребует и от судна, и от экипажа осенняя Балтика с ее гарантированной штормовой погодой, тем более что в это время года мало кто из наших судовладельцев выходит на воду, предпочитая готовиться к зимовке. В нашем случае неблизкий переход прогулочного судна в далеко не солнечное время года был не развлечением, а необходимостью, близкой к суровой. Как оказывается, держать судно не в родном отечестве, а в ближнем зарубежье оказывается если не дешевле, то, по крайней мере, удобнее, принимая во внимание стояночный сервис и гарантию сохран-

ности техники. Фирма «HT-Marine», поставляющая в нашу страну финские катера, осуществляет перегон в порядке сервисного обслуживания, предоставляет для этого своих судоводителей и, в конце концов, отвечает за благополучный исход всего путешествия. В этом перегоне с нами шел соотечественник «Aquador» – «Masmar 33», вдвоем, как известно, легче.

Пасмурным утром середины октября катера вытолзли из невской дельты, залили полные баки солярки (а аквадорский бак вмещает 700 л топлива – настоящий автономный «крейсер») на плавучей заправке и сквозь туман отправились к таможенному посту Морского вокзала, про причал которого сказать, что он плохо оборудован – значит сильно его похвалить. Единственное удобство – несколько стальных битенгов для швартовки на простой железобетонной набережной, и каким бы дорогостоящим не было пришедшее в объятия государственных служб судно, оно несколько часов колотится невысокой, но злобной волной Гавани о шершавую стенку, так что рассчитывать приходится только на собственные кранцы. Благо, что катер оборудован носовым и кормовым подруливающими устройствами и боковыми сдвижными дверями, поэтому ни здесь, ни в дальнейшем при любых условиях операция подхода к стенкам затруднений не вызвала. Перегонный экипаж страдает от бездействия. Шкипер «Aquador» и он же менеджер по продажам Алексей, хоть и молод, но достаточно походил по



Товарищ по переходу «Masmar-33»

Финскому заливу. На «Masmar» «первым номером» идет его более опытный коллега, технический директор фирмы Сергей Молоков, за его плечами более 10 000 самостоятельно пройденных миль (хозяин судна пошел тоже, но за самостоятельное управление в международном переходе пока не взялся). Световой день короток, драгоценное время идет, но пограничница в пилотке появляется со стопкой паспортов только к 15 часам. Ветер начинает усиливаться, крапает мелкий дождь, и вот уже салон отсырел – включаем обдув стекол.

Наконец «добро» получено, и мы бодро, с шутками долетаем 24-узло-

вым крейсерским ходом до Котлина, волна в Невской губе не превышает 0.3–0.4 м. И вот за Чумным фортом Балтики раскрывает свои жесткие объятия. В прореху Морского канала



Прокладка маршрута

Швартовка в Котке



в недостроенной защитной дамбе крепкий западный ветер влетает, как в трубу, поднимая крутые гребни волн. Широкий нос «Aquador» – а его высота больше метра от ватерлинии плюс ходовой дифферент – проваливается в «девятую яму» полуметровой глубины, и сорванный гребень волны с силой ударяет в стекло рубки. Это полное три балла волнения, причем короткого и крутого. Вот оно, началось... Капитан скидывает скорость до 10 уз, шутки понемногу смолкают, а стеклоочистители включаются на полную мощность. Десятиметровый корпус как раз вписывается в длину балтийской волны, так что, сойдя с одного гребня, очередной мы ловим носовым релингом на самой крутой части его склона. Надводный борт носа с громким шипением разбивает встречный вал, регулярно сбрасывая его остатки на стекло



рубки. Потоки воды бегут по бортовым проходам, исчезая в кормовом кокпите. 370-сильный дизель «Volvo Penta», впрочем, не испытывает никаких неудобств и ровно молотит под двойным слоем шумоизоляции. Шкипер Алексей начинает скучать и пробует добавить газу, но на 12 уз удары сразу становятся резкими, а качка на мелководной толчее кронштадтского рейда – слишком размашистой, и мы вынуждены дальше пилить свои 10 уз. К моменту прохождения входного буя Морского канала Римма бледнеет и уходит в самую корму, где качает чуть меньше.

К шести вечера окончательно темнеет, горизонт исчезает, остается одна непрекращающаяся выматывающая качка, от которой никуда не деться. Остается напряженно вглядываться в плачущие солоноватыми брызгами окна, высматривать на фоне подсвеченного прибрежными городами неба темные волны и преодолевать их вместе с судном. Более удлиненный и легкий «Mas-

tag» мелькает цветными огнями то по правому, то по левому борту, его кидает немилосердно, так что киль оголяется до середины. Неужели мы выглядим так же?

Индикатор радиосигнала на экране сотового телефона понемногу сползает «в ноль» – уходим все дальше от Шепелевского маяка – и тут становится понятным, что несколько часов скачки по встречной волне высотой до привальной были только прелюдией. При проходе траверза Березовых островов ветер заходит на северо-запад, и на встречное злобное волнение накладывается не менее противное, идущее из Выборгского залива напрямик в скулу правого борта. Качка «Aquador» приобретает несколько судорожный характер: широкий корпус начинает ощутимо порываться короткими толчками, и Алексею прибавляется хлопот, чтобы удерживать его на курсе. Вдобавок отвернулся и завис правый, самый нужный стеклоочиститель, и видимость по курсу пропадает напрочь, идем, ориен-

тируясь большей частью по сияющему экрану GPS. Из динамика радиостанции периодически доносятся позывные «Лебедей» – это наши погранцы, несущие службу на островах Мощный, Сескар, Соммерс выясняют, кто, куда и с кем следует. Работы у них много, коммерческое движение по заливу оживленное, мы то и дело встречаем на горизонте тускло освещенные «туши» сухогрузов и танкеров. Докладываем пограничникам, откуда и куда идем, получаем в ответ добрые напутствия.

Через шесть часов непрерывной болтанки хочется уже куда-нибудь прийти.

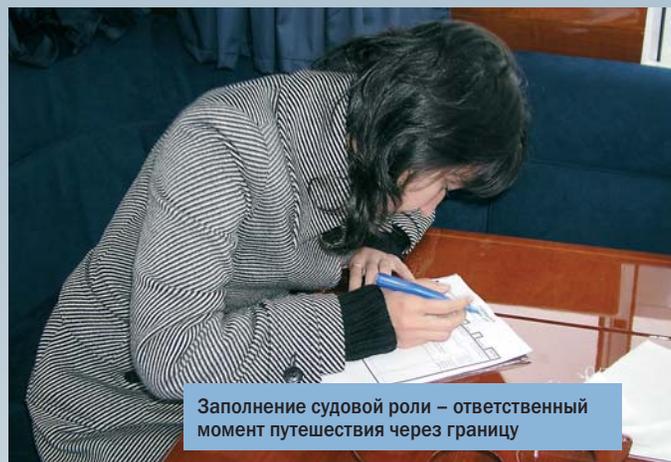


Кто скажет, что высота этих волн более метра?

Как родного встречаем далекий огонь маяка о. Сескар, значит, приближаемся к шхерам, там волнение должно немного стихнуть. В эфир прорывается голос финского пограничника, а вскоре подлетает и катер с мощным прожектором. Финны, несмотря на непогоду и полночную тьму вокруг, излучают оптимизм и доброжелательность: «Вы из Петербурга, следуете на Хаапасаари?». Нам остается только устало прокричать «Ес, ес!».



Гостевая гавань в яхт-клубе



Заполнение судовой роли – ответственный момент путешествия через границу

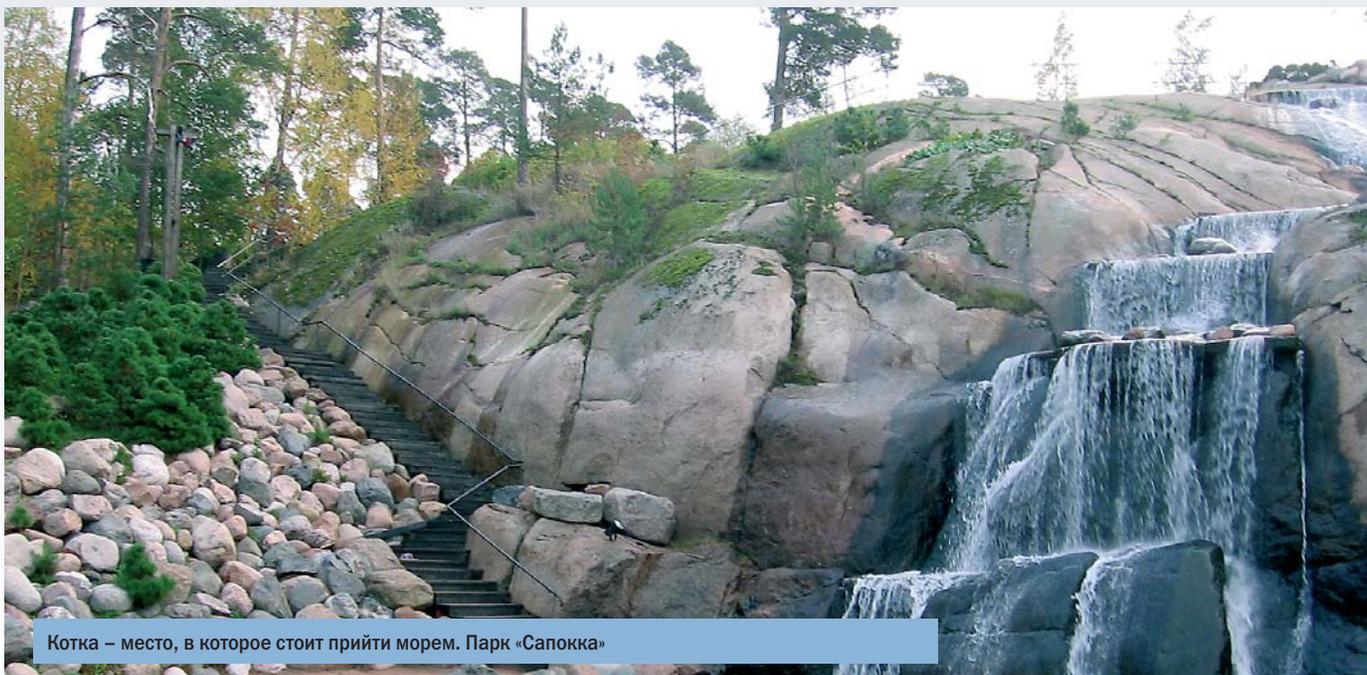
Еще с час хода – и на горизонте появляются огни пограничного пункта о. Хаапасаари (60°17.145'N, 27°11.146'E). Здесь уже спокойная вода, оборудованный причал и никакой волокиты с оформлением документов. Алексей управляется в одиночку – сдвижные двери и бортовые проходы сильно облегчают работу. Ремонтируем злосчастный «дворник» и с легким сердцем несемся в гостевую гавань Котки, где в связи с несезоном с нас даже не берут стояночных денег. Только там понимаешь, какое это благо – комфортабельный каютный катер, который в любой момент готов предоставить «и стол, и дом». После непродолжительного, но приятного ужина, приготовленного Риммой тут же, на камбузной плите, оба экипажа расплзаются по каютам. В катере тепло, дизельный отопитель тихо выполняет свою важную работу. Удобно, что и плита, и отопитель работают от единой топливной системы двигателя. Соседи по причалу – не то финны, не то шведы – вежливо заходят

на огонек, чтобы пожелать спокойной ночи, но вымотанные долгой дорогой мы готовы обойтись без длинных пожеланий. Впрочем, как сказал наутро капитан Алексей, он долго не мог уснуть – сказало напряжение за штурвалом.

Наутро сквозь рваные тучи светит солнце, воскресная Котка радует глаз разноцветной листвой прибрежного парка под смешным названием «Сапокка», а от ярмарочных павильонов в гавани аппетитно тянет копченой рыбой. Надо сказать, что Котка – это место, которое стоит посетить, придя сюда морем. Здесь многое связано с Россией, от топонимики (сапокка – это наш «сапог», именно такую форму имеет удобная для стоянки малых судов гавань) до реальных, заботливо охраняемых финнами объектов, наподобие рыбацкой дачи Александра III в Лангинкоски. И именно морем – чтобы увидеть «жемчужину восточной Балтики» о. Кауниссаари, величественные руины островных фортов Екате-

рина и Элизабет, а также последнюю работу нашего великого скульптора М.К.Аникушина – памятник погибшим в русско-шведских сражениях 1789-1790 гг., установленный неподалеку от входа в гавань на о. Куусинен.

Ветер ровно дует с севера, а значит под берегом до самого Хельсинки никакой волны сегодня не ожидается. Так оно и вышло. Бодрые финны в разноцветных спасательных жилетах крутятся вокруг своих лодок, выходят в море и под мотором, и под парусами – им осенняя прохлада нипочем. Многочисленные зеленые острова финского берега пролетели мимо нас за какие-нибудь три-четыре часа, и пообедали мы уже в ресторанчике хорошо знакомого по августовским выставкам Хельсинкского яхт-клуба. И «Aquador», и «Mastag» с честью выполнили свои задачи, в сохранности доставив экипажи за 200 миль по хмурой серой Балтике. А на фото, не без труда сделанных на ходу, море выглядит компрометирующе ровным. 



Котка – место, в которое стоит прийти морем. Парк «Сапокка»