



Алексей Даняев. Фото автора

На Валаам С «ПОСЕЙДОНОМ»

«Кто в море не ходил – Богу не маливался».

Древняя поморская мудрость.

Тысячи паломников каждый год отправляются через «море Ладожское», чтобы поклониться святым местам Валаамского архипелага.



Переход к храму беспокойной водой хранит глубокий, не всякому видимый смысл. Путевыми тяготами очищается душа верующего странника, а что еще способно так отяготить путешествие, как не переменчивые воды Ладоги? Немалому испытанию способно подвергнуться и судно, тем более если путь начнется не из близкой к Валааму Сортавалы, а прямо из Петербурга.

Отправляясь в июле прошлого года с тестовой группой компании «Посейдон» в путешествие на Валаам на нескольких новых лодках, мы, конечно, намеревались в первую очередь проверить, как поведет себя техника в неблизком переходе, но поход преследовал и другие доб-

рые цели. Вряд ли какой-либо иной монастырь содержит собственный флот таких размеров и нуждается в его регулярном пополнении и расширении, как Валаамский. Благотворительность в виде передаваемых судов стала хорошей традицией среди наших судостроительных и дилерских компаний. В дар от нашей экспедиции предназначалась и одна из идущих с нами лодок – флагман модельного ряда пятиметровый «Посейдон» под румпельным 25-сильным «Tohatsu». Кроме него паломническая флотилия включала аналогичный «Посейдон» в консольном исполнении под «Tohatsu TLDI» в 50 сил и меньшие размерами «Антей» и «Титан» в румпельном и кон-

сольном исполнениях под моторами той же марки различных мощностей. Лодки от Сергея Мнева, директора и идеолога «Посейдона», отличаются большим диаметром баллона, значительный подъем носа и измененная килеватость днища. В комплексе все это должно давать хорошую прибавку в мореходных качествах, в чем нам и предстояло убедиться в непростых условиях крупнейшего озера Европы, непредсказуемого и даже опасного.

Ранним июльским утром лодки были собраны, загружены багажом и топливом, спущены с пологого берега Невы в районе Речного вокзала. Сделав несколько «разминочных» проходов мимо низких бортов только что пришедших круизных теплохо-



дов, под традиционное напутствие: «С Богом!» группа двинулась вверх по течению. Низкая облачность с редкими голубыми разрывами не предвещала легкого путешествия, хотя Нева не могла бы доставить нам особых забот. Средняя скорость перехода предполагалась около 30 км/ч, и первые 50 км до Шлиссельбурга мы проделали «на ура». За кормой в течение первого часа остались Обуховский мост, Кривое колено и Ивановские пороги, и первый «привал» под стенами крепости Орешек стал скорее формальностью, чем реальной потребностью в отдыхе. Тут же подлетел на дюральке под старенькой «Ямахой» местный инспектор Рыбоохраны и после краткого выяснения целей путешествия пожелал нам счастливого пути. Ладога развернулась перед нами просторами изрядно заросшей подводной травой Шлиссельбургской губы. Мы двинулись к Приозерску – промежуточному пункту назначения в 150 км отсюда – держа в видимости темно-зеленую полосу западного берега.

Тут-то в полной мере мы почувствовали на себе особенности ладожской метеорологии. Ветер, изначально умеренно крепкий, но западный и потому не успевавший разогнать волну из-под берега, начал понемногу заходить к северу, и если сначала мы с Сергеем вольготно скользили под спокойное гудение «пятидесятки» вдоль волновых склонов, то ближе к полудню начали ощущать все радости встречного волнения. Скорость понемногу

стала снижаться с 50 до 40 и далее до расчетных 30 км/ч – наиболее экономичной скорости глиссирования. Берег плыл мимо левого борта, казалось, невыносимо медленно, а встречный ветер все усиливался. Когда подошли, наконец, к вытянутому Коневцу, выглянуло и жестко засветило в корму солнце, четко выбелив барашки на гребнях бегущих



навстречу нам коротких волн высотой со стол. В проливе между берегом и островом ветер задувал, как в аэротрубе. Лодку колотило нещадно, и чтобы сберечь здоровье седоков при подходе к особо высоким «кочкам» то и дело приходилось сбивать ход до переходного режима. На состоянии разборно-надувного корпуса, впрочем, долгие часы скачки не сказывались, нос в волну не втыкался, фанерные пайолы не выгибались, только натянутое под ними матерчатое днище заметно «дышало», выплевывая через транец измельченную в брызги воду, попавшую в кокпит со срывающихся поверх носа гребней. Наши коллеги мелькали то справа, то слева по борту, временами отставали,

но плановую скорость старались держать, и вся группа дружно пробивалась к приозерской гавани.

Когда по ослепительно блестящей склонами волн воде мы влетели в вожденное спокойствие Приозерской бухты, время давно перевалило за обеденное. Там нас ждали импровизированный стол, короткий отдых, дозаправка моторов и присоединившаяся к дальнейшему путешествию часть делегации.

Солнце уже пожелтело и начало путь к долгим летним сумеркам, когда очередные сборы наконец закончились, и лодки с дополненными экипажами вырулили в успокоившуюся Ладогу к едва темневшим на горизонте островам-ориентирам. Этот 60-километровый этап от Приозерска до Валаама прошел значительно спокойнее для лодок, водителям же пришлось немного поволноваться с опознаванием медленно вырастающих на пути один за другим и остававшихся за кормой лесистых утесов. Наконец одна из горизонтальных черточек между почти слившимися водой и небом чуть левее нашего основного курса начала расти заметнее других, обозначая большую группу островов. Уверенность укрепил светлый столбик маяка на подходе. Наша группа приблизилась к гранитной стене острова и начала обходить его правым бортом в поисках входа в Монастырскую бухту. Близилась ночь, все уже изрядно устали от шума моторов, минуты тянулись бесконечно, и вот наконец над верхушками леса показался крест храма Ни-

кольского скита, а на воде – входной буй среди рифовых россыпей. Малым ходом входим в длинную протоку между высоких скалистых берегов – и вот он, дивный остров Валаам во всем своем великолепии, тишине и несуетности.

На деревянной пристани нас встречают отец Самсоний и отец Сергей – иконописец подворья, также назначенный для встречи нашей делегации. Лодки усталыми серыми тюленями располагаются на мелководье за дебаркадером, а мы отправляемся за хозяевами совершать простые бытовые дела – расселяться в архаичном деревянном здании местной пожарной части, приводить себя в порядок, собираться на вечернюю трапезу в старинном монастырском саду за длинным общим столом. После долгого и утомительного путешествия кажется, что все окружающее – старые постройки, вековые деревья, неразбитые колесами грунтовые дороги – дышит спокойствием. Это ощущение дорогого стоит, оно достижимо только здесь, посреди чистейшего северного озера под светлым ночным небом самой середины лета.

Назавтра нам предстоят множество нужных и приятных дел – освящение и передача подарка от «Посейдона» («Освещается лодья сия, во имя Отца, и Сына, и Святого духа...»), – произнесет отец Сергей, окропляя круглые борта), осмотр уникального монастырского комплекса, фотосессия в системе внутренних протоков архипелага и прощальный обед с жареной на костре свежайшей форелью. Но это – всего лишь несколько причин, чтобы прийти сюда еще не раз, своим ходом и в такую погоду, какую только позволит вынести располагаемая техника. Лодки «Посейдона» уверенно доказали, что они способны на многое, хватило бы сил и упорства в путешествии их владельцам.



МОДЕРНИЗАЦИЯ ЛОДКИ – СВОИМИ РУКАМИ

Практически каждый владелец лодки ПВХ со временем начинает испытывать желание каким-то образом модернизировать приобретенную стандартную модель под свои, как говорится, нужды. Кому-то нужно приклеить дополнительную ручку, кому-то – уключины для весел. Часто возникает необходимость и в мелком ремонте. Конечно, можно обратиться за помощью в специализированный сервисный центр, но проблема в том, что не все производители лодок предоставляют подобную услугу, да и расположены такие центры, как правило, только в крупных городах. А терять драгоценное время в разгар сезона очень не хочется.

Специалисты сервисного центра компании «Посейдон» за долгие годы работы, получая сотни звонков из разных регионов страны, встречаясь с владельцами лодок на выставках и соревнованиях, пришли к выводу о необходимости создания тюнинг-наборов, которые позволяли бы владельцам любых лодок из ПВХ самостоятельно ремонтировать, улучшать или дорабатывать свои плавсредства.

Тюнинг (от англ. слова «tune» – настраивать, приспособлять) применительно к технике означает доработку с целью улучшения свойств или показателей. Целью тюнинга лодки является повышение комфорта при ее эксплуатации и увеличение ресурса, а также защита от повреждений и реставрация. Как правило, затраты на тюнинг оказываются существенно ниже затрат на покупку новой лодки.

Серьезные работы по модернизации лодки можно доверить лишь предприятию, имеющему достаточный опыт в проведении таких работ. А что если нам не нужно вносить глобальные изменения в конструкцию лодки? Вот в этом случае целесообразно воспользоваться тюнинг-набором. Практически каждый может сделать это самостоятельно в домашних условиях или на природе прямо у водоема при наличии наглядной инструкции и комплекта необходимых материалов.

Тюнинг-наборы компании «Посейдон» имеют различную комплектацию, причем отличающуюся от стандартной при поставке ПВХ-лодок как от отечественных, так и импортных производителей. Предназначаются они для дооборудования и улучшения лодки в зависимости от желания и индивидуального вкуса ее владельца.

Типичные потребности владельцев лодок определили следующие предлагаемые тюнинг-наборы:

- защита днища лодки от повреждений и истирания снаружи при эксплуатации в экстремальных условиях. В этот набор входит ПВХ-профиль для дополнительной защиты баллонов, кильсона и стрингеров;
- защита транца от механических повреждений;
- ПВХ-ручка грузовая (для переноски лодки, а также устанавливаемые в кокпите для удобства пассажиров и водителя);
- бортовая сумка-«косметичка» (для хранения мелких вещей по типу «бардачка» в автомобиле);
- набор для замены клапана;
- крепление на «липучке» (устанавливается внутри лодки вдоль баллона для крепления спиннингов, ружья, тубусов и т.д.);
- набор защиты днища от повреждения пайолом (от повреждений и истирания кильсона изнутри);
- набор установки носовой перегородки (для предотвращения перемещения грузов, предметов по кокпиту лодки);
- набор страховки двигателя (он также служит для крепления фала лыжника, ватрушки, вейкборда и буксировки других лодок);
- набор установки специального леера, предназначенного для монтажа на нем универсального крепежного блока – УКБ и для крепления держателя спиннинга, эхолота, навигатора и т.д.;
- ремонтный комплект (для ремонта лодок в походных условиях).

С февраля 2008 г. в ремонтный комплект входит также самоклеющаяся заплатка из ПВХ (аналог лейкопластыря). С ее помощью можно будет устранить повреждение, даже находясь на воде. Впоследствии ее можно будет легко удалить, чтобы сделать профессиональный ремонт в стационарных условиях. Важно, что в состав каждого набора входит подробная пошаговая инструкция с иллюстрациями. Это значит, что ремонт лодки не будет сложным и хлопотным, в каких условиях Вы бы его не проводили. Презентация тюнинг-наборов продет в рамках выставки «Охота и рыболовство на Руси – 2008» с 14 по 18 февраля в ВВЦ (Москва) на стенде компании «Посейдон» № Т2.

Уже сейчас тюнинг-наборы можно приобрести в фирменном магазине компании «Посейдон» по адресу: Санкт-Петербург, ул. О.Берггольц, 35А или, обратившись в отдел оптовых продаж по телефонам 560-04-77, 703-09-16.



1
Ремонтный набор с комплектом заплаток



2
Набор для установки носовой перегородки (носовой грузовой отсека)



3
Набор для крепления бака



4 5
Набор для защиты днища от стыков пайол



6 7
Днищевой профиль ПВХ для дополнительной защиты баллонов и днища



26 27 28 29
Набор для установки страховки двигателя



23 24 25
Набор для замены воздушных клапанов и уплотнителя



22
Набор для замены сливного клапана



21
Набор для защиты транца



8
Набор уключин с защелками весла



9 10
Набор с ручками ПВХ (грузовые)



11
Набор для установки бортовой сумки



12
Леер (шнур – 14 мм) длиной 0,4 м на 2 рымах ПВХ



20
Крепление на «липучке» одинарное (например, для удочек, термоса и т.д.)



15
Набор для установки дополнительного баночного леера (0,5м)



13
Леер (шнур – 14 мм) длиной 0,8 м на 3 рымах ПВХ



19
Крепление на «липучке» двойное (например, для ружья и т.д.)



18
Рым-ручка для переноса и буксировки лодки (нержавеющая сталь)



17
Рым буксировочно-грузовой 70 мм (нержавеющая сталь)



16
Рым буксировочно-грузовой 50 мм (нержавеющая сталь)



14
Рым – п/кольцо 25 мм одинарное