

Сказ про то, как «Ника» в Архангельск ходила

Так уж сложилось, что наша «Ника» – серийная «шестерка» из Петербурга – за свои 37 лет практически не ходила по внутренним водным путям (ВВП). Пять раз она была на Ладожском озере, и однажды, в первый год своей жизни, участвовала в Кубке Онеги. В основном все ее плавания совершались по Балтике, а в 1994 году она **побывала в Северном море**, посетив Францию и Англию.

Вадим Манухин

Фото Томаша Бугайски
и Николая Казакова



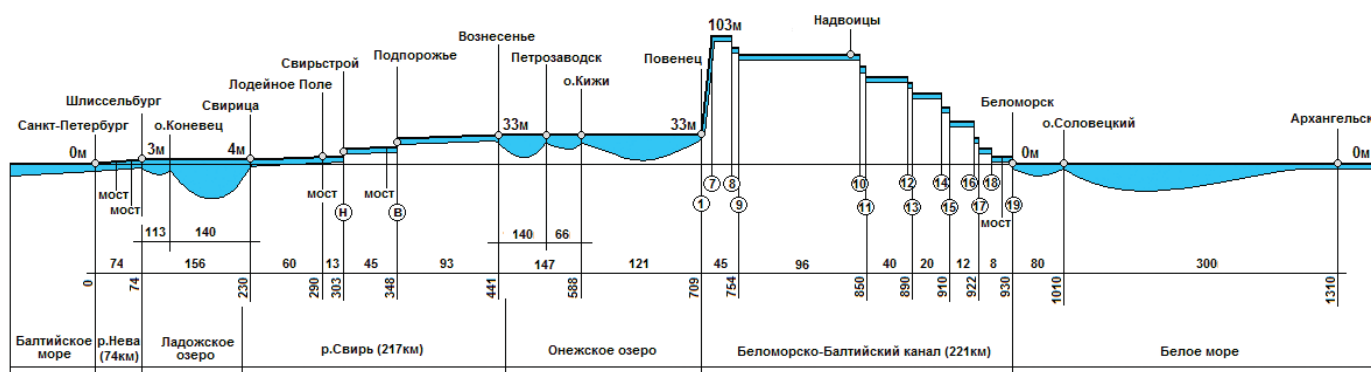
Совершить плавание по ВВП, за Ладогу, как-то не приходило в голову. Отчасти это было вызвано тем, что для хождения по рекам и каналам требуется надежный и экономичный двигатель, которого на яхте не было. С рождения на ней стоял и стоит до сих пор известный многим двухтактный стационарный бензиновый мотор СМ-557-Л мощностью 13.5 л.с. Конечно, за эти годы мотор менялся не один раз, но все равно это был все тот же «Семен». У нас и сейчас есть пара

СМ-ов в запасе. Хотя многие и ругают этот двигатель, но он имеет важные достоинства: простоту устройства, малые габариты и вес всего 41.5 кг вместе с редуктором.

В последние годы, пресытившись плаваниями по границам на запад, мы стали задумываться о чем-то новом, например, о походе на восток. Захотелось своими глазами посмотреть на то, что смогут увидеть иностранные яхтсмены, для которых вот-вот должны были открыть наши внутрен-

ние воды. Но отказаться ради такого путешествия от гонок на Балтике мы никак не могли решиться. В какой-то степени пугала еще и неосведомленность о маршруте за Ладогой, а также отсутствие опыта шлюзований, необходимость пополнения запасов топлива, масла и многое другое.

В феврале 2011 года капитан яхты «Петр I» Даниил Гаврилов рассказал нам о международной регате Adventure Race 80 dg, которая должна была пройти летом по ВВП России до



Схематический продольный профиль маршрута Санкт-Петербург – Архангельск

Архангельска и далее до Земли Франца Иосифа и Шпицбергена с окончанием в Тромсё. Даниил тогда предложил участвовать в плавании до Архангельска на «Нике», но я был вынужден отказаться. Мы готовились к гонкам на Кубок Балтийского моря, которые должны были состояться в то же время. Предложение оказалось в силе и на следующий год, когда организаторы – компания RUSARC – решили повторить успешно проведенную регату.

Конечно, нам очень не хотелось отдавать без борьбы выигранные в гонках 2011 года переходящие призы: Хрустальный кубок быстреей яхты и Кубок Балтийского моря, а также Кубок скандинавского Союза классических яхт, завоеванный по сумме трех регат в Швеции и Финляндии. Однако другого шанса пройти по ВВП могло и не представиться. Мы подали заявку на участие в первом этапе регаты от Санкт-Петербурга до Архангельска, оплатили регистрационный взнос и стали готовить к плаванию экипаж и яхту. Нужно было приобрести карты Онежского озера и Белого моря, Атласы Единой глубоководной системы Европейской части РФ: Волго-Балтийский водный путь (том 3, часть 1 – От Санкт-Петербурга до Онежского озера) и Беломорско-Балтийский канал (том 4), УКВ-радиостанцию с речными каналами, распределить экипаж по этапам плавания, собрать ЗИП для двигателя и многое другое.

Помимо российских яхт «Петр I» и «Ника» в плавании приняли участие семь иностранных парусных судов: три лодки из Польши, по одной из Германии,



Норвегии, Финляндии и Эстонии. Яхты-участницы собрались в петербургском яхт-клубе «Крестовский», где 23 июня днем состоялось торжественное открытие регаты, а уже в ночь на 25 июня флот отправился в путь вверх по Неве.

Примечательно, что в составе парусной эскадры шла яхта «Legia» из Гдыни, с капитаном которой я познакомился на регате учебных парусников Tall Ship's Races 2009 – Baltic. Однако сейчас на ней был другой экипаж, состоящий, как и на двух других польских яхтах, в основном из туристов. Яхта на это плавание была арендована парусной школой Sekstant, а капитаном шел руководитель этой школы Мачек Содкиевич. Тогда мы еще не знали, что она сыграет для нас важную роль при возвращении в Петербург.

На пути в Архангельск компанией RUSARC была организована проводка яхт под мостами в Петербурге, на Неве, Свири и Беломорско-Балтийском канале (ББК). Связь по УКВ с диспетчерскими службами мостов и шлю-

зов поддерживалась с флагманской яхты «Петр I». Остальные яхты держали связь только с флагманом. Все формальности с государственными бассейновыми управлениями, администрацией ББК, пограничниками в Белом море, владельцами стоянок также улаживались организаторами регаты. Участникам оставалось только придерживаться инструкций флагмана и наслаждаться плаванием.

Поднимаясь на буксире вверх по Неве, я невольно сравнивал открывавшиеся мне панорамы с прежними ее видами. По большей части невские берега сегодня застроены виллами и коттеджами, отгороженными от внешнего мира высокими заборами-стенами. Многие из них совершенно не вписываются в береговой ландшафт и поражают несуразностью пропорций, нагромождением террас, аляповатыми «маяками» и «минаретами». Стояла хорошая погода, и на свободных от заборов песчаных берегах реки было много отдыхающих, которые привет-



В ожидании разводки мостов



ливо махали идущим друг за другом яхтам. Скажу честно, было приятно.

После Шлиссельбурга, где для участников была организована экскурсия в музей-крепость «Орешек», яхты в ночь на 27 июня отправились на острова Коневец и Валаам в Ладожском озере. Мы на «Нике», заштилиев к утру и сильно отстав от флота, решили идти под парусами прямо в Свирскую Губу, не заходя на острова, тем более что на них мы уже бывали раньше. В Свирице у небольшого, но добротного причала с глубинами 2.5–3.0 м на левом берегу реки Паша, там, где она впадает в Свирь (1158.6 км), мы провели два чудесных дня, сходили в местную баню и, дождаввшись подошедшую в ночь на 30 июня эскадру, пошли вверх по реке Свирь на буксире за флагманской яхтой. Надо сказать, что после того случая в Ладоге «Нике» всегда предлагали и оказывали помощь буксировкой, что позволяло нам экономить топливо и моторесурс. Особенно хочу поблагодарить за это капи-

танов яхт «Петр I» (Даниил Гаврилов), «Legia» (Мачек Содкиевич, Польша) и «Runbjarn» (Вёле Хейнметц, Эстония).

На левом берегу Свири в местности Верхние Мандрог, где обычно делают остановку туристические теплоходы (1073 км), есть большой причал для яхт, сооруженный из стального корпуса баржи. Цена стоянки – 2000 рублей в сутки. 30 июня наш флот сделал здесь остановку для осмотра местных достопримечательностей и ночевки. Некоторые из яхт встали на якорь и пользовались для сообщения с берегом собственными моторными «динги». Мы на «Нике», пройдя чуть выше по течению, чтобы встать на якорь, обнаружили у того же берега новые боны строящейся заправочной станции (1073 км). Поскольку была суббота, и работы не велись, «Ника» спокойно простояла возле них до утра. Глубина у бона 3.5 м. Рано утром 1 июля флот двинулся дальше. Временами на попутном ветру яхты в помощь моторам поднимали паруса. С проходящих

мимо судов нас приветствовали и фотографировали. Все чаще стали появляться раскиданные по берегам реки деревни. Среди старых покосившихся изб легко было заметить новые аккуратные домики и гостиницы. Иногда вспыхивали на солнце золотые купола церквей-новоделов. Встречались на нашем пути и заброшенные причалы, рабочие цеха, ржавые краны которых напоминали о том, что когда-то здесь кипела жизнь. К вечеру эскадра пришла в Вознесенье, где простояла у паромного причала на правом берегу реки до следующего дня.

Днем 2 июня яхты вышли в Онежское озеро и встали под паруса. Было решено идти к мысу Бесов Нос для осмотра маяка и наскальных петроглифов. Дул легкий попутный ветер, и «Ника», идя под спинакером, оставила далеко позади весь флот. Через какое-то время ветер зашел и сначала усилился, а затем скис. До мыса было еще далеко, и мы передали свои координаты на «Петр I» попросив буксировку. Подобная ситуация неоднократно повторялась и впоследствии. К мысу яхты подошли уже за полночь и встали на якоря у северного берега на глубине 2.8–3.0 м. Стоянка была спокойной, и утром с помощью всех имевшихся «динги» желающие перенбрались на мыс и осмотрели старый неработающий маяк и петроглифы. Поздно вечером, по пути зайдя на остров Большой Голец, яхты пришли в Петрозаводск и встали в новом яхт-клубе «Пески», который находится в 4 км от центра города. Здесь для участников регаты была организована баня, а яхты заправились топливом и продуктами.

Из Петрозаводска вышли 4 июля днем и поздно вечером уже были на острове Кижы. На следующий день для экипажей яхт были проведены экскурсии по территории музея-заповедника (на русском и английском языках), а затем яхты под парусами устроили парад и маневрировали у берега на фоне освещенных вечерним солнцем деревянных церквей – для съемок фильма о регате. После всех этих экзерциций флот взял курс на Повенец.

Продолжение следует