

➤ *Андрей Великанов. Фото автора и Андрея Спирина*

ОТ ПИТЕРА ДО ХЕЛЬСИНКИ на надувном борту

Идея связать маломерным судном Россию и Финляндию надоедала мне несколько лет кряду. Причем сделать это хотелось в бюджетном варианте, без дорогостоящих вливаний со стороны производителей памперсов и виагры. Отсюда, собственно говоря, и вырос этот надувной проектик. Вначале я думал рвануть из Питера до финской столицы и вовсе на румпеле, но один умный человек вовремя упредил наш неверный шаг, за что мы, в конечном счете, были ему безумно благодарны.

Так и появился главный действующий персонаж внезапного морского водевиля – надувная комбинированная лодка «Yamagan B430R», а в просторечии – РИБ, вкупе с четырехтактной 50-сильной «Yamaha» его предоставила петербургская группа компаний «Петросет», постоянный спонсор многих наших спортивных мероприятий и экстремальных экспедиций.

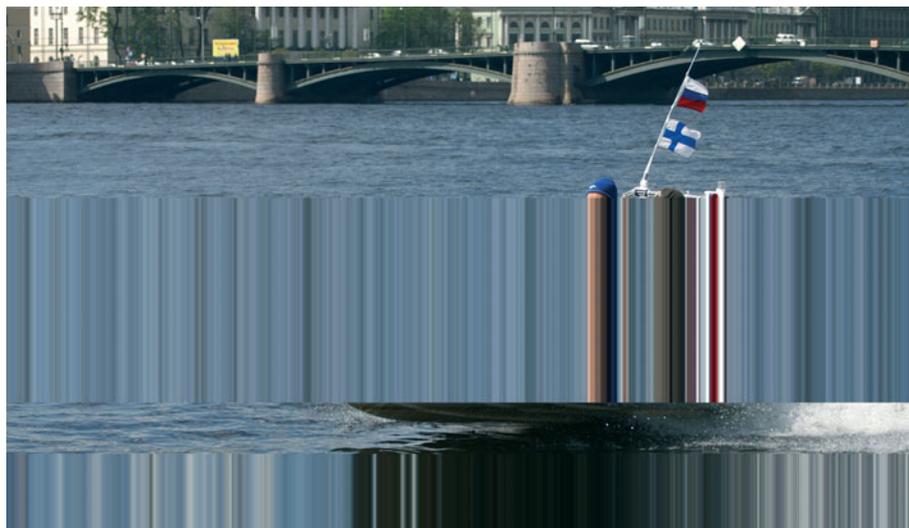
Длину корпуса судна выбрали минимально возможную – для чистоты эксперимента и ограничения количества возможных ухмылок со стороны владельцев «Казанок» и «Прогрессов». Двигатель предпочли четырехтактный из-за экономичности, ведь бензин и ЗИП мы

собирались тарабанить на собственном горбу, и надежности – именно на этом подвеснике я несколько лет назад гонялся на гонках «24 часа Санкт-Петербурга» вокруг Петропавловки. Хотя, по нашему мнению, этот движок все-таки несколько тяжеловат (105 кг) для такого легонького суденышка (155 кг).

По моему уразумению, сам переход вполне логично раскладывался на две равнозначные составляющие: спортивную и утилитарную, рекреационно-рыболовную. Спортивную, потому что никакие дотошные хроники не сохранили факта легального пересечения границы в задуманном направлении на столь маломерном борту, а поскольку это был РИБ,

то при благоприятном исходе события мы и вовсе тянули бы на скромную строчку в толстенной Книге рекордов Гиннесса. Утилитарную – потому что ближайший сосед Питера в последнее время как-то незаметно превратился в мекку любителей активного отдыха. Рыбалка тут, конечно же, в первых строках, что вовсе не удивительно – охотиться за хвостатыми в Финляндии дозволено круглый год, полностью отсутствует весенний месячник охраны нерестящихся рыб, а стоимость годовой лицензии – всего 20 евро (недельная – 6 евро)*. Результаты же могут ошеломить любого привереда – лосось, кумжа, судак, щука, голец, окунь, да мало ли еще

* При ловле без применения катушек, а также на зимние удочки лицензии вовсе не требуется. Более точную информацию можно почерпнуть на сайте www.ahven.net





кто может припутаться к таинственным архипелагам залива, обозначиться в многочисленных речках и голубизне почти 200 000 озер, разбросанных Создателем по Суоми так, что, проезжая на машине даже в центре страны, ты все равно ощущаешь свежее дыхание бескрайних водных просторов.

Прибавьте к этому еще один изумительный факт: маломерки такого класса не подлежат тут регистрации, а инспектора ГИМС или рыбохраны в Финляндии встретишь, пожалуй, лишь на съемках блока новостей. И то, если здорово повезет.

Подготовка и первые сложности

Хотя часть Финского залива и обзывается непочтительно Маркизовой лужей, но сразу за Кронштадтом вас ожидает самое настоящее море-океан со всеми

вытекающими отсюда прилагательными и обязательными серьезнейшими водными процедурами. Поэтому на маломерном надувном борту двигать на запад совершенно разумно было не рекомендованным пограничниками курсом – южнее о. Гогланд, а скромненько пробираться в видимости береговой линии. Тем более, что у финнов места перехода границы обустроены прямо на островах в заливе Хаапасаари (60° 17' 2" с. ш. и 27° 11' 2" в. д.) и Сантио (60° 27' 34" с. ш. и 27° 42' 80" в. д.). Последний остров нам подходил более всего, ведь он плотно прикрыт от ветров угрюмыми каменисто-сосновыми «однокорытниками», среди которых первым принимает на себя южные ветра о. Копьтин.

Исходя из изложенного, гипотетический курс выглядел следующим обра-

зом: Васильевский остров – Толбухин маяк – архипелаг Фискаар – о. Хуовари – о. Сантио – г. Котка – г. Хельсинки. Котка тут появилась из-за дозaprавочных реалий японского подвесного мотора. Ведь в ходе двухнедельных проверочных испытаний мы отчетливо поняли, что при необходимой загрузке оптимальный расход топлива глянцевой серенькой «пятидесятки» будет при скорости около 32 км/ч и оборотах двигателя в районе 4200. При таких замесах стремительный «Yamaha» кушал значительно менее 20 л за час работы, что позволяло иметь на борту про запас около 100 л высокооктанового бензина.

Тут пришло время назвать второго участника проекта – штурмана и знатока надувных лодок, известного рыбака Андрея Спирина. Свою кличку –

«GPS» – он оправдал на все 100%, когда был застукан в спальном мешке со всей навигационной «амуницией».

На удивление быстро экспедиция получила разрешение на вышеобозначенный маршрут от начальника Пограничного управления ФСБ России по Ленобласти Н. М. Исхакова, в чем немалая заслуга активно работающей в последние годы пресс-службы управления. Много практических советов дал нам и начальник пограничного поста на Морском вокзале С. В. Гусев.

Все основные организационные моменты были более или менее утрясены и сброшюрованы недели за две. Самым удивительным оказалось то, что в официальном пункте оформления «за бугор» на Васильевском острове нет оборудованного причала для маломерных судов!

Но эта шершавая и кургузая бетонная набережная оказалась самым скромным пустяком по сравнению с тремя Сизифовыми каменюгами на непаханом экспедиционном полигоне – установкой системы навигации, дальноточной рации VHF и, как не странно, со страховкой судна. Последнюю услугу вам обещают чуть ли не в любой столичной керосиновой лавке, но только разговор коснется надувного борта или мифического перехода границы, как все страховые агенты моментально отводят взгляд в сторону и тотчас улетучиваются. На наше счастье, менее чем за сутки до отхода каким-то образом вычислили компанию «Итерма», где наконец-то злополучный маленький РИБ и город Хельсинки встретили с распростертыми объятиями.

С установкой рации и навигацией нам неоценимую подмогу оказал питерский лососятник Дмитрий Лисочкин. Именно благодаря его напутствиям на «430-м» появилась всепогодная японская рация «ICOM» и GPS с цветной «мордашкой».

Всемогущий «Транзас» закачал в мой «Panasonic» шикарные карты

всего мира, но в условиях постоянной болтанки попользоваться импортной «доской» так и не довелось. Послушались мы и опытных морских волков – закупили на весь маршрут обычные бумажные карты ГУ навигации и океанографии МО РФ. Установили дополнительно тарту с сигнальными огнями, а в кокпите – противотуманный горн. Вдобавок в один из рундуков были запихнуты три сигнальных фальшфейера «Ф-2», как того требует финская береговая охрана. Просто удивительно, но вся вышеперечисленная организационная кутерьма нам с Андреем не только пригодилась, но в какой-то мере и спасла от многих неприятностей.

В конце вступительного «куплета» хочется перечислить те бумаги, которые должен иметь на маломерном судне любой наш последователь при выходе за границу:

Судовой билет (Свидетельство о регистрации в ГИМС);

Удостоверение на право управления маломерным судном;

Судовая роль (список экипажа) в нескольких экземплярах;

загранпаспорт с визой страны посещения;

заполненную таможенную декларацию на катер и мотор.

Как видите, тут нет ничего из высшей математики товарища Пифагора.

Острова Большой Фискаар, Козлиный, Сантио

31 мая 2006 г. наш сине-серый «трехтрубный гигант» отвалил от стен Петропавловки ровно в полдень и после короткого оформления на Морском вокзале взял курс на Толбухин маяк. Первая неожиданность подстерегала нас уже на Кронштадтской дамбе, где строители благополучно засыпали щебнем проход, что был «забит» нами в навигатор всего пару дней назад.

В целом на российском фарватере никогда нельзя ослаблять визуального контроля за ходом катера и слепо дове-

ряться стрелке навигатора, ибо родные рыбаки-колхознички умудряются ставить заколы прямо на судовом ходу.

В заливе же нынче было – хоть яйцо кати, и мы со штурманом в голос посмеивались над напутствием Кирилла Игоревича, директора стоянки катеров Санкт-Петербурга: «Вы просто сумасшедшие!». На Кронштадтском рейде прошивали соляной копотью небо множество сухогрузов, в основном импортного происхождения. Идем мимо гигантов со скоростью 40.5 км/ч при оборотах 4500, сжигаем штатный 24-литровый бак за два часа. Лепота!

Когда РИБ вышел за границу крепостной зоны Кронштадта (мыс Устинский на южном берегу и Стирсудден на северном), земля мгновенно исчезла в никуда, и крохотная экспедиция вдруг очутилась в самом что ни на есть взрослом и ершистом открытом море.

Ровно через 4 часа и 138 км после питерской суеты мы уже осматривали мотор и подтягивали поклажу в кокпите на архипелаге Большой Фискаар. Ведь длина «Буревестника» (проект «Мобиле Груп»), послужившего прототипом «Yamarin B430R», лишь по внешнему борту – 4.30 м, внутри же – всего 3 м с самыми малыми «копейками», поэтому пришлось ужиматься с поклажей, особенно по рыболовной епархии. С собой был взят лишь полный алкогольный лимит, ведь, как известно, в Финляндии водки мало не бывает!

Кем-то громко названный архипелагом Фискаар – это всего несколько безлесых пологих скал, засиженных до противного едкого запаха чайками и бакланами, да одинокий старенький маяк, вот и все развлекаловки. Зато тут множество удобных гаваней для укрытия от ветров всех мастей. Наверное, изумительна здесь и рыбалка, но в тот день за окном был сущий штиль, и мы, не медля, газанули в сторону о. Сантио. По пути зашли на о. Козлиный, расположенный всего в 27 кабельтовых от финской погранзаставы. Тут нас встретил большой оригинал – старший лейтенант Цаплин Иван Петрович, из сбивчивых речей которого стало ясно: штормовое предупреждение надежнее пережить уже в стране Суоми...

Котка – морской город

Финские погранцы приняли нас, словно желанных гостей, хотя по правилам их за час следует предупредить о подходе на 16-м канале или позвонить по мобильнику, который, кстати, работает в Финском заливе практически везде.

Такого уютного дока, как на Сантио, нет, пожалуй, и у самого главного рос-



СТРАХОВАНИЕ
водного транспорта и дополнительного оборудования
гражданской ответственности судовладельца
жизнь и здоровье экипажа и пассажиров
тел. (812) 740-53-71, (495) 937-43-71

ИТЕРМА
страховая компания

Лицензия Департамента страхового надзора при Министерстве Финансов РФ на право проведения страховой деятельности № 4213Д (выдана 09/08/2004)

сийского военачальника. Здесь есть все необходимое, в том числе и прекрасно оборудованный туалет. А когда нам разрешили поставить палатку прямо под флагом Евросоюза, мы прочувствовали что ни на есть самое отеческое «Добро пожаловать».

Ночью погода начала не на шутку хмуриться, сильно похолодало, по-хозяйски уверенно зашумел верхушками корявых сосен порывистый ветер и в довершение полил дождь.

Когда РИБ отчалил от Сантио, ветер откровенно дул уже прямо в мордасы со скоростью 18 м/с, и, видимо, от этой неожиданности или еще от чего мой славный штурман благополучно плутанул у о. Лехтинен. Хотя при таких погодных условиях пилоту просто не взглянуть на стрелку навигатора, остается только рулить, объезжая кочкастые водяные гребни и ухабистые горки. Данная эволюция не осталась незамеченной для финских пограничников, они и появились откуда ни возьмись на 10-метровом РИБе с закрытой рубкой под двумя 250-сильными «Evinrude» с прямым впрыском.

— Вам куда, в Котку или Хамину? — спросил старший по-английски.

— Вообще-то в Хельсинки, но надо бы и заправиться, — сообщили мы.

— Тогда Котка по курсу, — сказал финн и добавил: — Мы вас проводим.

И на среднем газу пограницы уверенно рубили нам волну километров 10, пока не вывели экспедицию на фарватер о. Куппари.

Дождь и ветер веселились с такой силой, что бедненький «Буревестник» с трудом выкарабкивался на глиссирование, а когда это чудо все-таки происходило, то мотор мгновенно захлебывался от попавшего в винт воздуха из-за разгулявшейся во все стороны пьяной, ревущей волны. Страшна она только первые пять минут, потом привываешь, главное же — открыть самоотливные шпигаты и иметь правильную экипировку. И тут нельзя не сказать о трех вещах, что оказались на борту совершенно случайно, но без которых мы вряд ли бы успешно завершили это путешествие. Буквально в последний день перед отходом компания «Порт-Артур» снабдила нас гортковскими костюмами «Survival», без которых теперь, после похода, просто не мыслю никакого холодно-мокрого экстрима. На авось мы прихватили неопреновые перчатки и вентилируемые гоночные очки. И как все это пригодилось в колючих и соленых пасторалах финских широт!

Как и на гонках «24 часа Санкт-Петербурга» вокруг Петропавловки, где

смена пилотов происходит через каждые два часа, точно так же мерили этапы и мы с тезкой: максимум через 120 минут останавливались, отдыхали от болтанки и заправлялись. Для этого выбирали скрытую гавань за каким-нибудь островком по имени типа «Юкси-Какси», благо их тут тьма-тьмушая. На некоторых стоят дачки беззаботных финских граждан, которые совершенно не опасаются, что заезжий злодей поколотит стекла или просто сожжет постройки.

Во время перекуров общались между собой и по мобиле — на воде от рева ветра и волны, треска мотора и болтанки сделать это просто нереально. За моральную поддержку по пути следования огромное спасибо Лёше Даняеву, Саше Васильченко и, конечно же, Лене Великановой.

По пути проходим местечко Виролахти, где любил отдыхать летом Николай II, город Хамина, известный шведской крепостью и мирной встречей в 1783 г. Екатерины Великой со шведским королем Густавом III, Лангенкоски — любимое рыболовное место Александра III. До сих пор в этой деревушке бережно сохранен Музей русского царя. Кстати, в проливе Руотсалми под Коткой в 1789–1790 гг. происходили кровопролитные морские сражения между Россией и Швецией. А теперь мы рулим на РИБе как ни в чем не бывало над историческими обломками.

В Котку мы причалили в 7.20 вечера 1 июня. В укрытой гавани все сверхспокойно, особенно после дня борьбы с бушующими морскими горбами и брызгами. Меланхолично снующие по набережной пешеходы кажутся обыкновенными лунатиками, зато мы со штурманом, запеленованные в комбинезоны, с красными физиями, смотримся похлеще загнанной лошади Пржевальского.

На пирсе нас поджидал очередной сюрприз — оказалось, что заправка осуществляется исключительно по пластиковым картам. Но, на счастье, натываемся на пыхающий дизелем катер метров 10, владельцы которого — финская супружеская пара лет шестидесяти. Они на своей машине отвезли меня с канистрами на правильную заправку и вдобавок пригласили переночевать на собственный о. Кархусаари (в 12 км от Котки), где у Рииты и Матти Хорто — так их зовут — уютнейший отель. Матти — заядлый рыбак, о чем свидетельствуют чучела в гостиной 22-килограммового лосося и 14-килограммовой щуки, пойманных неподалеку. Не смогли удержаться от рыболовных соблазнов и мы

со штурманом и изловчили первую щуку прямо в полукилометре от отеля.

Ночь Спириин провел беспокойно — он впервые за кордоном и не мог поверить, что не надо приковывать мотор к пирсу цепью и вытаскивать из катера спиннинги. Я его успокоил: «Через пару дней это пройдет, труднее будет привыкать к обратному».

Хельсинки — ау!

Вечером наша команда отошла ко сну с мыслями, что еще хуже погоды быть



не может, но с этим, видимо, не согласен был главный природный метеоролог, и с утра уютный Медвежий остров жадно облизывали юго-западные ветра со скоростью уже более 20 м/с. Дождя не было, злорадно лыбились нарождающееся солнце, а корпус надувного гиганта колотило так, что мы ощущали себя самой мизерной песчинкой в природном калейдоскопе. Но техника не подводит: равномерно и мелодично трендит «Yamaha», держат натиск волны баллоны, ходко летит вперед «Буревестник». Но нам-то деваться было некуда — следовало идти на столицу Финляндии, хотя все приборы, что не были поставлены на саморезы, давно отвалились от пластиковой консоли. Но это уже были наши упущения, ведь из штатных приборов на «430-м» всего тахометр и указатель угла откидки мотора. Радиостанция и горн были надежно прикреплены к ходовой рубке саморезами, а вот эхолот, навигатор мы наивно установили с помощью двухсторонней клеющейся ленты. Первые три часа перехода еще как-то выбирали галс и глиссировали, но примерно с 12.30 от о. Хамнхольм (60° 15' 55" с. ш., 26° 12' 25" в. д.) катер колбасило так,

что приходилось тупо идти в водоизмещающем режиме. Это значит, что бедненькая тудяга «Yamaha» рычала всего на 3500 оборотов, и наша средняя скорость не превышала 12 км/ч. Было опасение, что на такой волне движок не выдержит постоянных механических ударов (именно такой казус случился у меня в 2003 г. на гонках, когда через 16 часов эксплуатации на больших оборотах у четырехтактной ямаховской «пятидесятки» срезало болты крепления к транцу). Но к чести японского моторостроителя за всю экспедицию к движку не было никаких нареканий, в конце пути немного забарахлила лишь кнопка триммера. Из прочих неурядиц по техническому оглавлению надо отметить неудобные заглушки самоотливных шпигатов, которые порой было просто не откупорить. По непонятным причинам внутри кокпита от корпуса «Буревестника» откололось несколько маленьких кусочков пластика, но при таких погодных условиях все это было столь пустячной шуткой, что, видимо, и упоминать не стоит. Так что в целом из длительного теста на выживание «на мерной миле «Кия» «Yamagan B430R» с ямаховским «полтинником» вышел на полноценную пятерку.

Около трех часов дня попытались скрыться в шхерах, но без забитого в навигатор маршрута разобраться, где лево, где право, было невозможно – столько у финнов отмечено фарватеров и наставлено буев, вешек и предупреждающих знаков. В таких погодных условиях легко сориентироваться по большому экрану чарт-плоттера, но без знания топонимики и с обычным ручным на-



вигатором иногда даже приходилось доставать карту всей Финляндии, дабы просто понять, где находишься!

Вдобавок ко всем зловключениям финские военные устроили маневры прямо на нашем курсе, о чем постоянно сообщали на 16-м канале. Этим также кардинально отличается радиосвязь на родине и здесь. Если у нас только и слышно: «Какой борт следует таким-то курсом?», то у финнов тут никому не интересен, и по радиации лишь предупреждают о навигационных или погодных опасностях.

В семь вечера сразу после о. Йолас (60° 09' 62" с. ш. и 25° 05' 97" в. д.) повернули немного вправо, и волна стала бить надувной баллон уже не в штык, а по касательной, тут «Yamagan» и показал

малочисленным зрителям, как гоняются на «Формуле 1». Жаль, что на трассе не было строгих судей UIM или Алексея Ишутина.

Дыхание Хельсинки почувствовалось внезапно по распускавшимся то там, то сям белоснежным яхтенным парусам, дорогим катерам на фарватере, да и просто по еле уловимому запаху.

И вот через 18 часов пути, спалив 115 л бензина при средней скорости 21.5 км/ч, «430-й» причалил прямо напротив дворца прези-

дента Финляндии и самого крупного в Западной Европе православного Успенского кафедрального собора, построенного в 1868 г.

В гавани Нора-Хамнен стояли и океанские лайнеры, и дорогие современные прогулочные яхты, среди которых причалили и мы. По аккуратнейшим деревянным докам прохаживались дамы в вечерних туалетах, от кавалеров пахло французским парфюмом и кубинским табаком. Мы с Андреем в своих гортексовских, точно космических, прикидах, пахнущие костром, солью и пометом чаек, выпадали из окружающей идиллической картины.

— Откуда пожаловали? – спросил нас на хорошем английском один белозубый финн.

— Да не далеке, из Питера приехали, – меня немного смутило столь пристальное внимание иностранца.

— На этом? – тут джентльмен даже привстал на носки, чтобы получше разглядеть крохотный РИБ, что действительно гляделся недорослой креветкой на фоне вальяжных многоуровневых «Meridian», «Sea Ray» и «Tiara».

— Это сумасшедшие! – воскликнул он и добавил, обращаясь к кому-то: – Налейте им много виски!

Непонятная щука
В Хельсинки нас встретил главный редактор журнала «Skipper» и мой давний знакомец Веса Леппо. Он не только именитый мореход, но и известный в Финляндии охотник за щуками. По предварительным договоренностям Веса должен был составить нам рыболовецкую компанию на обратном пути до Котки. Погода спутала все карты, но он снабдил экспедицию подробнейшим

аренда яхт и катеров по всему миру
СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
WWW.SOLPAR.RU/KATER14

30 лет успешной работы
10-й год в России

Crown Blue Line
официальный представитель в России

Sunsail

ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТАХ

ХОРВАТИЯ, ТУРЦИЯ, ГРЕЦИЯ
ИСПАНИЯ, ИТАЛИЯ, АНГЛИЯ
ФРАНЦИЯ, КИПР, **NEW!** ВЬЕТНАМ

- без капитана (bareboat charter)
- со шкипером или с командой
- участие в регатах, дайвинг

Уже пора бронировать на осень 2006!

Сейшелы, Куба, Карибы, Таити, Канары
Малайзия, Таиланд, Австралия

КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ

Не требуется даже прав на управление автомобилем!!!
По рекам и каналам ФРАНЦИИ, АНГЛИИ
ИРЛАНДИИ, ГОЛЛАНДИИ, лагуна ВЕНЕЦИИ
оз. ЛОХ-НЕСС, оз. САЙМА (Финляндия)

Аренда катера на 6 человек от 1555€ в неделю
СВОЙ ФЛОТ В С-ПЕТЕРБУРГЕ
Аренда яхт - Финский залив, Ладога, Финляндия, Швеция

Тел. в Москве (495) 540-37-75, 740-34-06 e-mail: katera@solpar.ru
Тел. в С-Пб (812) 322-96-86, 973-65-24 С-Пб, ул. Восстания, 55

атласом Финского залива, по которому можно было хоть как-то прочитывать курсы среди шхер и разобраться в плавучих средствах навигационного оборудования. К тому же финн обозначил приблизительные места охоты за щучьим народонаселением.

Часть обратного пути мы все-таки сделали по шхерам, пользуясь попутным ветром, вышли в открытое море и уже через три часа были в самых-пре-самых щучьих угодьях – в заливчике Lillfjärden, что в 40 км от города Порво. Здесь безбоязненно гнездятся лебеди и гуси, а по кустам деловито шарится пузатая ондатра.

Поразительно, но факт: финское правительство любит свой народ, в чем мы еще раз убедились на о. Фалхолмен. Представьте, тут не только в скалу вбиты кольца для причаливания катеров, построены чистейшие туалеты, стоят скамейки для отдыха и шашлычницы, но еще и лежат нарубленные дрова, наточенные топоры и лучковые пилы, а в довершение ко всему разврату между деревьями установлена площадка с деревянными полами и односкатной крышей – как раз чтобы под ней двое могли спрятаться от непогоды! И вся эта прелесть в каких-то четырех часах ходу на катере от Питера. В такие места не стыдно и депутатов Госдумы привезти.

На других островках есть даже домики, обустроенные на средства управления по туризму – пользуйся, дорогой соотечественник. И это все за те жалкие 20 евро в год или 6 в неделю, что были упомянуты в начале рассказа. Естественно, мы со штурманом на законных основаниях воспользовались благами цивилизации.

По всем раскладам и прописям, у щуки должен был идти самый посленерестовый жор, тот самый, когда хищница без разбора цапает любую приманку. Но то ли весна запоздала, то ли еще какие природные катаклизмы давили зубастой на мозги, но разбойница брала вяло, и сходов было намного больше, чем удачных подсечек. Из «железа» пятнистая хапала только огромных размеров «Nils Master», из воблеров придирчиво выбирала между австралийским «Halco» и американским «Bomber». Причем среди данного заморского семейства предпочитала 20-сантиметровый двухсекционный «Long A», тот, что совершенно белый, лишь с красной головой. Брала щученция только в заброс, на дорожку соблазнялись исключительно окуни-полосатики. Все эти щучьи загадки вскрылись несколько позднее, когда в

желудках хищниц не было обнаружено практически никаких пищевых остатков, – жор еще не наступил.

Размер трофеев не впечатлял – чуть более кило, хотя с одним магистром повоевать пришлось, видимо, прикуп открылся в тот день не в мой карман, и через пару минут серьезных противоречий многокилограммовая разбойница была такова. Зато мы забили уловистые точки в маршрутный дневник, так что в другой раз – берегись, зубастая!

Сплошной туман и русские туристы

3 июня в середине дня потянули методично с северо-запада холодные туманные заряды, к пяти вечера напрочь затянувшие все окрестности, да так плотно, что в 20 м было не разобрать ни зги. И когда из тумана вдруг появлялось препятствие, мы в два голоса дико орал: «Остров!!!», «Буй!!!». Тем не менее наш экипаж уверенно глиссировал по фарватеру с зажженными огнями и государственными флагами двух стран. В этот день «430-й» благодаря навигатору без ошибок и поломок пробрался в знакомый порт Котка, где прямо в гавани расположен самый большой в Финляндии музей подводного мира.

На пирсе, услышав русскую речь, мы обрадовались подвалившей удаче, поскольку опять следовало искать заправку за наличку.

– Какие проблемы, возьмите такси и ищите свой бензин, – посоветовал мудрый соотечественник

Так мы и поступили, спасибо тебе, неведомый русский друг!

К вечеру туман сгустился еще круче, и каждый буй вылетал на тебя, точно

болид марсианина из Вселенной. Решив не искушать судьбу, экспедиция разбила палатку уже на известном Кархусаари, где был устроен рыбный день «Гранд-колоссаль». На первое подавались голы шука и окуней со свежим луком, на второе – тройная уха с вареным луком, а на десерт – шука, запеченная в фольге с репчатым луком, оливковым маслом, кетчупом и ядреным красным перцем. Странно, но водки в тот вечер не хотелось. Не было желания и уезжать назад, на восток – навстречу ОМОНам, рыбоохране и повсеместному мусору.

К утру 5 июня туман растворился, зато поднялся ветер, на который ни я, ни штурман уже ровным счетом не обращали никакого внимания. Просто привыкли, сжились, вошли во вкус и цвет.

Домой «Yamarin» летел (с остановками лишь на дозаправку) на скорости, иногда приближающейся к 50 км/ч. Пару раз я, конечно, не впился в волну, и наш славный экипаж, точно на уроках анатомии, чувствовал, как развешены внутренние органы вокруг хрустящего от напряжения позвоночника. Скорость подбросил лишь однажды, когда Спирин шарахнулся коленями о консоль управления. Но что поделаешь, на то они и есть гонки на выживание: участвуешь – терпи.

Обратный путь от Хельсинки до Питера занял всего семь ходовых часов. Славный РИБ без поломок прошел 765 км и таким образом впился в историю. Какую – еще поглядим... ☞

Редакция благодарит группу компаний «Петросет» за предоставленную технику.

