

БАЛТИЙСКОЕ РАЛЛИ

Петербург–Гогланд



Ударим морепробегом
по бездорожью и разгильдяйству!

Объединение владельцев дорогостоящей техники в «клубы по интересам» – обычная практика в странах с развитой потребительской культурой. Примеры легко найти в Интернете. Объединяются для общения владельцы одинаковых торговых марок автомобилей и мотоциклов, компьютеров и фотоаппаратов. Более того, наиболее дальновидные производители престижных товаров и их дилеры сами способствуют образованию потребительских клубов и ак-

тивно участвуют в этой деятельности, поддерживая и доказывая таким образом репутацию и высокий уровень сервисной поддержки. Заметный пример подобного сотрудничества – ежегодные рауты владельцев моторных яхт «Grand Banks» на Дюссельдорфскую бот-шоу, проводимые дилерским отделением в Европе. Поддерживает общемировую традицию и наш дилер.

Мореходные финские катера «Nord Star», ввозимые в Россию компанией «ХардТопМарин» выглядят необычно,

возможно, даже грубовато на фоне щегольского прогулочного флота производства Италии и США, примерно как трудовые «лэндроверы» среди пафосных спортивных «суперкаров». Но и владельцы этих катеров – большей частью люди склада практического, стремящиеся не простаивать в престижных яхт-клубах, совершая редкие выходы «от шлюза до шлюза», а преодолевать обширные водные пространства в любую погоду, пребывая в тепле и безопасности.

«Низкий старт»: преодоление пограничных формальностей



Мы вышли в открытое море



Высокобортный силуэт «морского джипа» стал узнаваем на многих акваториях России и ближнего зарубежья в последние два-три года. Количество проданных за это время в Петербурге судов достигло некой «критической массы», и теперь их владельцы решили договориться о совместной акции – продолжительном походе в одно из замечательных мест нашего Северо-Запада. Идеально подошел для этого о. Гогланд, лежащий почти посреди Финского залива в 100 милях от Петербурга, на самой границе морских владений России и Финляндии. Маршрут «стоил» мореходных качеств катеров – двух-, трехбалльная волна здесь в конце лета – начале осени гарантирована, и это обстоятельство играло на руку фирме-дилеру. Где еще представится такая возможность реально продемонстрировать возможности судов, одобренных на категорию открытого моря «В»? «Хардтоповцы» взяли на себя организационные заботы, оформление документов на выход в пограничные воды, благо с появлением регулярного туристского маршрута на Гогланд пограничные процедуры, наконец, приняли законный характер, и ранним августовским утром четыре «Nord Star», под завязку заправленные и готовые к неблизкому переходу, собрались у Морского вокзала на Васильевском острове.

Всего в поход отправилось четыре судна разной длины – 26-футовое, 28-футовое и два флагмана 31-футовика. Один из них принадлежал мастеру спорта международного класса в водно-моторной «Формуле-1» Станиславу Курценовскому, почетному члену клуба владельцев «Nord Star».



Килеватый корпус морского «внедорожника» уверенно преодолевает волну

В одном из экипажей был и представитель «КиЯ». Около полутора часов флотилия терлась у бетонной стенки Гавани, ожидая окончания пограничных формальностей. Несмотря на то, что территориальных вод России покидать не собирались, тем не менее досмотр проводился в полном объеме, и далее на протяжении всего пути нас сопровождали радиоголоса «Лебедей» с островов залива.

В половине десятого с документами было покончено, и катера под завывания подруливающих устройств отваливают от неровного бетона набережной и устремляются сквозь утреннюю дымку к цветным буйам корабельного фарватера. Сыровато, пасмурно, ветер обычный – западных направлений, но волнение не сильное, едва тянет на балл, и мы не сдерживаем хода, выдаем по Морскому каналу за 25 уз. По правому борту мелькают кронштадтский гранит, Толбухин маяк, танкеры на рейде, поверхность вод понемногу ста-

новится шершавее, начинает ощутимо встряхивать «на каждой десятой». Станислав снижает скорость до 20 уз, подрабатывает транцевыми плитками, добивается наиболее комфортного хода. Он очень спокойно ведет мощный катер, отслеживает штурвалом профиль волны, чтобы не получать боковых ударов в килеватый нос – как будто он никакой не гонщик-формулист, а капитан медлительного «круизера», озабоченный только тем, чтобы не проливалась минералка из бокалов в салоне. Это свидетельство судоводительской квалификации, крепких нервов, без чего никогда не станешь настоящим гонщиком, тем более такого высокого класса. Неудивительно, что Станислав приобрел для себя мужественный «морской джип». Сейчас за штурвалом он уже не «кольцевик», а, скорее, раллист, чья задача – пройти этап в запланированное время, несмотря ни на что.

Стрелка на экране карт-плоттера



Станислав Курценовский как истинный гонщик спокоен за штурвалом





«Достопримечательности» заповедного Гогланда: фундамент старой финской церкви (здесь приведен ее чудом сохранившийся снимок); могильные плиты еще царских времен; выброшенный на берег многотонный транспорт; каменная «река»; местный «автобус» для туристов



пересекает линию Стирсудден–Серая Лошадь, и волна становится вполне балтийской, хотя и не такой злой, как в прошлом октябре при перегоне «Aquador 32С» из Петербурга в Хельсинки. Скорость снижаем до 15 уз и выходим на наиболее экономичное и спокойное глиссирование. Отдельные гребни достигают 1.2-метрового 3-балльного стандарта, и тиковая палуба с наветренного левого борта понемногу намокает от сдуваемых брызг, но они несколько не беспокоят нас. В рубке сухо и тепло, дизеля ровно гудят под настилами, а проглянувшее, наконец, солнце поднимает настроение. Флотилия, дружно разбивая волны, движется к пограничным островам на туманном горизонте.

Начинаются запросы от «Лебедей». Курценовский проговаривает номер катера и направление путешествия, пограничники так же привычно и четко желают нам счастливого пути. Подменяя друг друга у штурвала, периодически выходим проветриться на палубу, где нас ожидает встречный ветер. Ради интереса можно посидеть на дополнительном посту управления на крыше рубки. Именно ради интереса, потому что на крейсерском ходу управление судном «сверху» не дает заметных преимуществ, а вот килевая качка наверху более резкая, и ветер с солоноватыми брызгами бьет по

глазам. Внутри находиться намного приятнее – опытные финские мореходы из Кокколы не зря выработали подобный архитектурный тип многоцелевого быстроходного судна, практичного и всепогодного. Окруженная палубными проходами рубка с характерным обратным наклоном передних окон, побортные двери, высокая мачта над кокпитом придают катеру сходство с рыболовецким траулером – наиболее мореходным типом судна. В нем ощущаешь себя так же хорошо, как в скроенной по фигуре яхтенной одежде, в меру брутальной и стильной, но при этом не мешающей движению, в ней не холодно и не жарко, а застежки и многочисленные карманы всегда под рукой.

Наш пробег успешно ударяет по типичному балтийскому «бездорожью». Карт-плоттер сообщает, что цель перехода близка, и мы начинаем отчетливо различать сквозь дымку трехгорбую глыбу острова. Он заметно выше прочих оставшихся за кормой балтийских островов, поэтому приближается медленно, понемногу заполняя собой горизонт прямо по курсу. На финишном отрезке пути участники пробега устраивают небольшую гонку-междусобойчик, в заветрии острова волна невелика, и мы сполна выдаем 42-узловой ход. Как ни странно, первым к входному знаку подлетел наименьший

«Nord Star 26», видимо, решающей оказалась воля к победе, помноженная на энерговооруженность от 350-сильного «Volvo Penta D4». На часах – около 16, катера кильватерным строем минуют гранитный волнолом с раскрепленным на нем в качестве маяка обычным бумом и входят в бухту Суркюля. Встаем к симпатичному деревянному бону и ждем появления местного коменданта – молодого офицера-пограничника в сопровождении матросов-срочников. Выясняется, что служба здесь – не сахар, остров административно приписан к Ленинградской области, но в силу своего особого положения зимой практически оторван от цивилизации. В последние годы, после открытия острова для туристских посещений, численность его населения заметно выросла за счет персонала такой же симпатичной, как и причальный бон, деревянной двухэтажной гостиницы, а также целого прайда разноцветных котов и кошек, которые без проблем делят между собой территорию. А когда-то, до войны, здесь располагались два финских рыбацких поселка, небольшой порт, деревянная церковь и даже казино, фундамент которого до сих пор торчит на песчаном берегу бухты.

Местная природа приятно удивляет особой нетронутостью, и даже остатки сооружений явно военного назначе-

ния – мачты, вышки, мостки, навигационные знаки – выглядят подобно опрятным римским руинам, законсервировавшим свидетельство былой имперской мощи. Остров выглядит как та самая Зона из «Сталкера» Стругацких, наполненная необъяснимыми предметами и явлениями. Второй день пребывания здесь еще более усиливает это ощущение.

К запланированной экскурсии по острову наш сталкер Геннадий, он же завхоз гостиницы и водитель, прикатывает странный экипаж: трактор «Беларуська», запряженный в тронутый ржавчиной шарабан с металлической крышей и рядом деревянных скамеек, накрытых казарменными матрасами пятого срока. Транспорт такой же сюрреалистичный, как и местные пейзажи, открывающиеся взору, когда мы неторопливо катим по старым финским дорогам острова. Например, огромная надломленная туша транспортного корабля, выброшенного непогодой на западный берег четыре года назад и до сих пор служащая местным жителям источником материалов и запчастей для незамысловатой техники. Или просторное старое кладбище, где до революционные еще могилы перемежаются с относительно недавними, на табличках которых поверх старинных рубленых букв выведены школьным почерком имена погибших матросов.

Особое украшение острова – пять небольших лесных озер с холодной прозрачной водой. Пробраться к их берегам непросто из-за частого бурелома, но сталкер знает еще финские тропинки, хотя иногда и плутает. Здесь, как и в книжной Зоне, невоз-



можно пройти дважды по одному и тому же месту...

К вечеру собираемся в обратный путь. Задувает, ветер несет над водой серые тучи, а значит, четверем «Nord Star» предстоит несколько часов провести в своей стихии, доказывая, что династия судостроителей Линдквистов, чья фирма производит финскую классику уже несколько десятилетий, недаром добывает свой хлеб. Волнение на этот раз идет с кормы, и нам удастся держать более высокую скорость, хотя при этом шире размахи килевой качки плавно сходящего с волны на волну высокобортного корпуса.

Борьба с приступами морской болезни требует усилий и концентрации, и не всем это удастся с равным успехом – дамы в соседних экипажах чувствуют себя неважно, говорят, даже «прикармливают рыбку».

Над северным берегом залива полыхают молнии, потрескивая в динамиках приемника. Станислав держит вахту безупречно; когда на короткое время

его сменяет напарник, это моментально чувствуется по более жесткому ходу катера. Судно послушно руке рулевого, как хорошо настроенный инструмент. Но некоторым не везет: один из «младших» катеров отстает и просит убежища у о.Мощный. С ним остается еще один экипаж, чтобы при необходимости взять пострадавших на буксир. Как выяснилось, подвело некачественное топливо, залитое в баки «28-го» непосредственно на острове; воду из фильтра-отстойника сливали чуть ли не ведерными объемами, что отняло несколько часов, в то время как непогода все крепчала. К чести двигателя «Volvo Penta» серии «D», отечественная солярка не помешала возвращению в родные воды. Оба «31-х» же вернулись к сверкающим городскими огнями берегам Невской губы около 22 ч вечера, затратив на обратную дорогу всего 4 часа. Совсем неплохая скорость для трехбалльной волны, далеко не всякий 10-метровый катер так

лихо разделается с «балтийским бездорожьем». Разгильдяйство с топливом также не стало серьезным препятствием для благополучного завершения нашего «морепробега».

Первая совместная акция клуба владельцев катеров «Nord Star» прошла успешно и вызвала у них такой эмоциональный подъем, что они сразу же решили запланировать на следующую навигацию подобный переход по Ладоге к о.Коневец и далее к Валааму. Будем надеяться, что в расширенном за счет новичков с «Nord Star 24» составе.

А. Д.

