

Тысяча миль под Mercury 115, или Далеко ли до Стокгольма?

Сергей Бойко ■ Идея похода родилась два года назад, когда капитан нынешней экспедиции приобрел слегка подержанную лодку Quick-silver Commander 630WA с мотором Mercury 115EFI, на замену прежнему «Нептуну-450», из которого он уже «вырос». На тот момент за плечами были неоднократные походы в компании трех друзей по Ладоге на лодках меньшего размера с традиционными заходами на Валаам, был и поход по Белому морю общей протяженностью 500 км, потом опять Нева и Ладога – в 1000 км на круг.

Тогда-то в компании и родилась поговорка «градус понижать нельзя» – каждый следующий поход должен быть никак не менее протяженным и интересным, чем прошлогодний. Так появилось желание сходить на Аландские острова. Отправной точкой для планов редакции совершили поход в Финляндию на РИБе длиной 4.5 м. Зимой, наконец, созрело окончательное решение попытаться осуществить задуманное.

Началась неспешная подготовка. Было выбрано время (середина июля как самое спокойное и теплое), определен примерный маршрут. На Интернет-форуме «КиЯ» нашлись сведения по оформлению выхода судов за границу, ссылки на парусные путешествия в Финляндию, описания марин и т.п. Помогла электронная версия книги «Финский архипелаг и Финский залив», в которой описаны наиболее заметные гостевые гавани южного побережья Финляндии. Самым сложным, как постсоветским людям, нам казался именно «переход» границы, но предварительные звонки по номерам по-

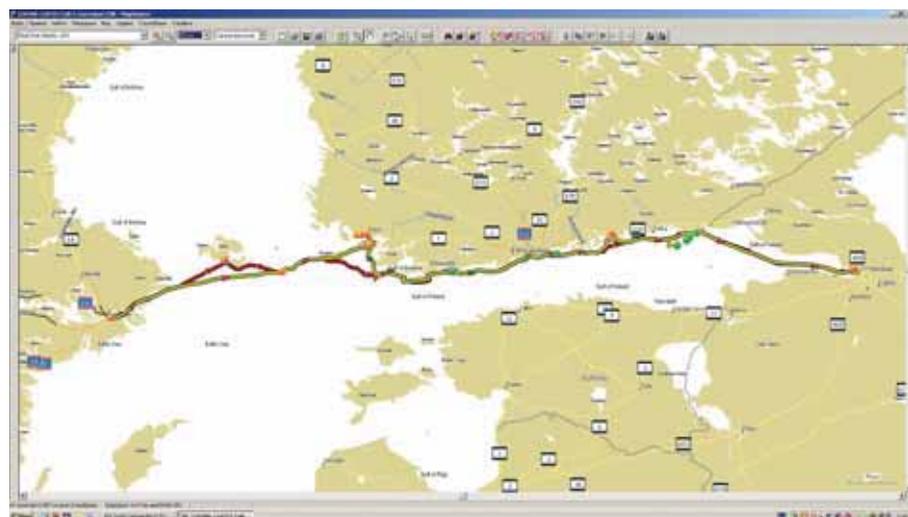
граничников и таможенного контроля показали, что серьезных сложностей как будто не предвидится. Для членов экипажа, проживающих в Москве и Питере, нюансы подготовки слегка отличались. Жителям СПб получить финскую визу довольно просто, обоим же москвичам ее выдали всего на 14 дней, но это в общем нас устраивало.

Наша лодка – относительно бюджетное судно размером 6.3×2.5 м, изначально с голой пластиковой каютой, без иллюминаторов. Но стараниями капитана и владельца в одном лице, в каюте появились и мягкий подволок, и три иллюминатора с москитными сетками, и маленькая раковина под кормовым диваном, и душ на транце, и даже небольшой холодильник. Была изготовлена разборная мачта-«тарга» из нержавеющей стали, на которую установили антенну радара. Достоинством лодки, на мой взгляд, была компоновка «walkaround», которая позволяет достаточно вольно распоряжаться пространством на палубе. Так, например, всю дорогу в левом проходе стояла 30-литровая пластиковая канистра с бензином и непромокаемая турист-



ская сумка с вещами одного из членов экипажа. Кстати про бензин – штатный бензобак лодки всего 120 л объемом, но под палубой имеется огромный трюм, в который удавалось запихнуть десять 25-литровых канистр. В общей сложности, с учетом канистры, стоящей на палубе, запас бензина составил около 400 л. Как впоследствии оказалось, при перемещении в водах Фин-

ляндии такой запас не нужен – там заправки есть практически в каждой марине. Тем не менее, полная заправка в Питере позволила сэкономить – бензин в Финляндии стоит 1.75 евро/л.



ляндии такой запас не нужен – там заправки есть практически в каждой марине. Тем не менее, полная заправка в Питере позволила сэкономить – бензин в Финляндии стоит 1.75 евро/л.

Еще одно несомненное достоинство лодки – способность выходить под четырехтактным Mercury-115 на глиссирование с четырьмя членами экипажа, с запасами на 2 недели и 400 л бензина, двигаясь со скоростью 38–40 км/ч при 4200–4400 об/мин и расходуя около 0.6 л/км. При этом лодка далеко не плоскодонка и против свежей волны идет даже помягче некоторых хваленых «мореходов». В кокпите на штатное место встает круглый столик, за которым размещаются как раз четверо. Большой экипаж для этой лодки в долгом походе – уже явный перебор. На дополнительном транце – двигатель «последнего шанса», трехцилиндровая двухтактная Yamaha.

Согласно судовой роли (которую необходимо заполнить и заверить судовой печатью в трех экземплярах), экипаж состоял из четырех человек: капитана и хозяина судна Романа, первого помощника (по совместительству писателя) Сергея, штурмана (что ха-

рактерно, в прошлом профессионального) и одновременно переводчика Дмитрия и матроса Андрея. Надо отметить, что хотя бы начальные знания английского языка в таком походе будут очень полезны – общаться так или иначе приходилось, а по-русски финны и шведы почему-то не говорят.

Навигационная электроника на лодке включала: радар Furuno, карт-

плоттер Raymarine A65 с эхолотом, дублирующий навигатор Garmin 276, ноутбук Dell с загруженными в него картами Garmin и BlueChart, программами MapSource и nRoute (в нем велась вся прокладка маршрута), а также рация морского диапазона Icom IC-M36, без которой выход за границу невозможен.

В субботу 9 июля московская часть экипажа прибыла в Петербург с лодкой на трейлере, к ним присоединилась питерская фракция; было принято решение выходить в море без промедления. Лодку спустили в небольшом яхт-клубе в Лахте, заправившись на соседней заправке. Продуктов питания взяли не слишком много, так как существует довольно обширный список продуктов, запрещенных к ввозу в Финляндию.

Около 21:30 мы вышли из Лахты в сторону Морского вокзала, предупредив заранее по телефону пограничников о своем подходе. Место прохождения пограничного и таможенного контроля не бросается в глаза с воды, так что мы слегка помешкали, прежде чем причалили куда нужно. Надо отметить весьма дружелюбное отноше-

ние к нам как пограничников, так и таможенников. После проверки необходимых документов – легкий наружный осмотр и «вперед, господа». Все формальности заняли около 30 минут. В качестве напутствия пограничник спросил: «И не страшно на такой скорлупке?».

В радужном настроении мы отправились в путь. Впереди было около 160 км до острова Сантио, где мы собирались пройти финский пограничный контроль. Стоял практически полный штиль, а не совсем еще закончившиеся белые ночи позволили беспрепятственно идти к цели с крейсерской скоростью. Дважды нас запрашивали по рации на 16-м канале – в районе Кронштадта и уже у самой границы. Получив в ответ бортовой номер судна, пограничники вежливо прощались, и мы двигались дальше. Путь до Сантио пролетел практически незаметно, около 3 часов ночи мы подошли к острову, постоянно ожидая запроса по радио. Некоторые сложности занял подход к причалу, так как он находится в закрытой бухте и с моря не виден. Запроса так и не последовало. Увидев на щите возле пирса номер канала пограничников, запросили их, наивно полагая, что так же как и наши они работают круглосуточно – оказалось нет, нам вежливо ответили, что будут в 8 утра.

У причала были пришвартованы две финские яхты, экипажи которых, видимо, крепко спали, и, чтобы не мешать им, мы отошли метров 20 в сторону и бросили якорь. Москвичи, как наиболее уставшая часть экипажа, пошли в каюту, а питерцы остались на палубе, где за разговором и дремотой в отсутствие комаров скоротали время до утра. На острове, кстати, оборудованы туалет и мусоросборник, а у причала стоит устройство для откачки фекальных танков.

Ровно в 8 утра из-за мыса показался РИБ пограничников, весьма внушительной конструкции и энерговооруженности – его корму украшали два 300-сильных Verado. К этому моменту у причала появилась яхта с российским флагом, как оказалось, одна из двух встреченных нами за все путешествие. Пограничники собрали доку-

менты, бегло осмотрели суда (в трюм никто не лазил), сверили фотографии в паспортах с фейсами хозяев и через 20 минут мы выдвинулись дальше. Поскольку полноценно отдохнуть не удалось, мы решили причалить к острову Суури-Писи (N60°27.000', E27°37.878') всего в нескольких километрах от Сан-тио, отмеченному как остров с оборудованной стоянкой.

Далее наш путь лежал к гости-



нице Mantyniemi Resort (N60°25.086', E26°38.381'), места в которой забронировали москвичи. Забегая вперед скажу, что это была единственная заранее забронированная гостиница в пути, т.к. рассчитать, где и когда мы будем находиться, оказалось довольно сложно. Да и вообще весь маршрут не был ограничен какими-либо жесткими рамками, решения о его перемене зачастую принимались на ходу. А еще часть экипажа наивно полагала, что мы будем ночевать в отдельных одноместных палатках, как на Ладоге – в Финляндии это оказалось не так просто.

Отдохнув в цивилизных условиях, на следующий день двинулись дальше. Навигационная обстановка четко соответствовала карте. Буи и знаки размещены очень плотно и навигация не вызывает серьезных затруднений. Большое впечатление производило количество яхт и катеров, которые попадались нам навстречу. После наших вод, в которых парус или лодка были

скорее исключением, движение в финских водах напоминало городской проспект. Преобладали парусные суда, но хватало и моторных всевозможных типоразмеров, с которых практически всегда нам приветливо махали руками.

Очередной этап маршрута пролегал до Хельсинки. В этом районе Балтики много островов, но если спрямлять путь и не жаться к берегу, значительные его куски проходят в открытом

море, что может вызвать затруднения при свежем ветерке. Опасности особой, конечно, нет – всегда можно укрыться за островами. «Повезло» и нам: короткая полуметровая волна с барашками катила навстречу под ярким солнцем, а лодку периодически окатывали брызги, перелетающие даже через тент. Тем не менее в Хельсинки мы прибыли около 4 ч. дня. Поначалу встали в марине, не предназначенной для приема гостей, но местечко возле слипа нашлось и никто нас не гнал и денег не просил. Бросив лодку без присмотра, что непривычно для русского человека, мы совершили забег в супермаркет и обошли прилегающие территории. У заправки, расположенной неподалеку, оказалась гостевая марина (Хельсинкский яхт-клуб на о. Лаутасаари – прим.ред.). Стоянка два-три часа в ней бесплатная, а сутки стоят 25 евро. На территории марины душ, туалет и сауна. Отдельного разговора заслуживают

морские магазины, расположившиеся вокруг марины. Заправка незатейлива – колонки с дизельным топливом и 98-м бензином, длинные шланги достают куда надо, тут же шланг с пресной водой (бесплатно). Поразил запах бензина – не шибяющий в нос, как на наших заправках, и практически мгновенно выветривающийся.

В общем, часиков в 8 вечера мы вышли из Хельсинки и направились дальше. Перед нами стояла задача найти «дикую» стоянку под палатки, что на практике оказалось непросто. В этот вечер мы впервые столкнулись с проблемой, которая и в дальнейшем вносила коррективы в наши планы. Большинство мало-мальски привлекательных для подхода и стоянки берегов в Финляндии частные, но в стране действует закон «равного доступа», который разрешает останавливаться на такой территории по договоренности с владельцем. Понятное дело, ломиться в закрытые дома почти ночью нам не хотелось, поэтому мы пытались отыскать «ничейные» на наш взгляд острова с более-менее закрытыми от ветра и волн бухтами. И чем становилось темнее, тем больше таких островов попадалось – в темноте уже трудно было разглядеть стоящие на них постройки. Пару раз мы пытались подойти к островам с причалами, но обнаруживали то щиты с надписью по-русски (что сильно удивило) про военную зону и запрет на швартовку, то те самые частные территории. Тем не менее стоянка была найдена, и хотя на островке с удобной бухточкой стояли какие-то таблички, но по-фински никто из нас читать не умел, а построек на нем не оказалось.

Ужин устроили на борту, костер мы, естественно, не разжигали, это запрещено повсеместно, кроме специально оборудованных мест. Уже ночью три члена экипажа десантировались на берег с палатками, а капитан остался на корабле. Утро я встретил в хмуром настроении, а выспавшийся в лодке капитан, который успел даже покидать спиннинг и упустить финскую щуку, вызывал легкую зависть. Надо сказать, что цели ловить рыбу мы не ставили, да и нарушать финские законы, рыбака без лицензии, не собирались, так что

попытки похлестать воду спиннингами были больше «для галочки».

По причине позднего подъема и неспешного завтрака отчалили мы от гостеприимного островка только к обеду, взяв курс на Ханко – самый южный город Финляндии. Штурман проложил очередной кусок маршрута среди островов; фарватер местами был похож на широкий канал, по берегам которого густо расположились очень симпатичные дома, домики и домишки. Вот умеют же скандинавы строить приятные глазу жилища, не нарушая естественных природных условий – так и хочется поселиться. Практически возле каждого дома причал, оборудованное для швартовки место, лодки всевозможных форм и размеров. Не меньшее количество «водоплавающих» попадалось навстречу, обгоняло и отставало, местами «канал» пересекали паромные переправы со светофорами. Берега большей частью каменисты, как у нас в северной Ладоге, но подавляющее большинство местных лодок – пластиковые, хотя исконно финские «Бустеры» и «Сильверы» встречались постоянно. Видимо, менталитет финнов сильно отличается от нашего – ведь большинство наших водномоторников свято верят, что АМг и дюраль в таких условиях значительно лучше пластика.

Этот живописный кусочек маршрута промелькнул на удивление быстро благодаря не только красотам

окрестностей, но и большей средней скорости, поскольку высокой волны между густо расположенными островами не было. Километрах в 20–25 от Ханко наше суденышко опять вылезло на продуваемые просторы, и началась уже привычная для нас тряска. Волна была небольшой, но довольно крутой, ветер продолжал усиливаться, и в Ханко мы вошли под завывание ветра в вантах и мачтах многочисленных яхт, расположившихся в марине. Марина показалась слишком большой, но заполнена она была практически полностью. Нам, однако, нашлось местечко у гостевого причала. Расценки на стоянку – что и в Хельсинки, 25 евро с теми же туалетами и душевыми. На пирсе работал прокат мопедов и велосипедов, и даже маленький «Smart» ожидал желающих проехаться. Мы шиковать не стали и взяли в прокат велосипеды, чтобы осмотреть городок (3 евро за два часа).

Вообще, изо дня в день мы повторяли одну и ту же ошибку: приходили в очередной городок слишком поздно по местным меркам, «буржуи» работают до 5–6 часов вечера, а в 8–9 закрываются даже заправки. Гостиницы в Ханко по большей части небольшие, можно сказать семейные, и после шести вечера там даже «ресепшены» закрыты. Удалось заглянуть только в одну гостиницу, но цена в 160 евро за не слишком хороший двухместный номер нас не устроила (хозяин ссылаясь

на «высокий сезон»), и на эту ночь было решено отказаться от удобств.

Ханко, кстати, заслуживает особого упоминания. Тот же Хельсинки – уже не экзотический город; из жителей «северной столицы», по-моему, там не побывал только ленивый (я кстати в их числе), а вот Ханко совершенно непривычный нам тип западного городка – этакий дачно-курортный. Кругом одноэтажные, в основном, частные домики, за исключением центра. Очень чисто, тихо, уютно, умиротворяюще. Несмотря на то, что Балтика – далеко не южное море, что-то такое неуловимо-южное в Ханко присутствует, даже нечто похожее на кипарисы мы видели.

Накатавшись по городу и перекусив какими-то кебабами в восточной забегаловке, мы вернулись в марину, и после короткого обсуждения решили выдвигаться дальше – искать очередную «дикую» стоянку. Тем временем ветер в мачтах завывал все сильнее, звенели всевозможные растяжки и побрякушки, но по карте было видно, что в случае чего можно уйти в острова, обогнув южную оконечность полуострова на котором расположен Ханко, и взяв курс на север. Соседи по стоянке, уже готовившиеся к отдыху, с интересом поглядывали на четырех психов, которые проболтавшись полдня туда-сюда, вдруг начали резво собираться к выходу на ночь глядя и в непогоду.

Продолжение следует



MOELLER
marine products

Scepter
SYMBOL OF QUALITY

Moeller Marine Products u Scepter
Эти канадские фирмы являются лидерами в морской индустрии производства высококачественных топливных баков и канистр различных объёмов из высокопрочной антистатической пластмассы



стационарные топливные баки

В технологии производства трюмных баков компании Moeller присутствует полная линейка моделей из полиэтилена от 10 до 220л. Инновационной технологией Moeller является устойчивость к коррозии, возникающей в результате хранения этанола и биодизельного топлива, высокое сопротивление на удары и вмятины, разъемы входных и выпускных горловин.



артикул	L(mm)	W (mm)	H (mm)	V (l)
07116	622	470	184	45
07118	813	259	259	49
07120	470	451	318	57
07126	660	406	299	72
07128	1194	260	259	72
07124	991	210	133	68
07129	660	299	413	76
07139	584	476	419	110
07131	1295	610	133	91
07130	559	381	432	83
07133	1194	458	191	95
07136	914	300	414	102
07143	813	445	356	117
07123	991	210	133	68
07122	813	457 x 527	307	72
07144	660	521	470	151
07146	1143	318	559	189
07527	1118	546	405	220
07132	1295	610	133	91
07137	1245	622	200	106
07140	1092	654	219	110

канистры

Все канистры Scepter имеют прочную, литую ручку, которая обеспечивает удобство переливания и транспортировки. Выходной патрубком оснащен двусторонним самовентилирующимся горлышком и выносным антиперелевным патрубком, фиксатором крышки от самопроизвольного раскручивания. Scepter производит полный ряд канистр от 5 до 25л. для бензина, дизельного топлива, керосина и воды с широким ассортиментом типоразмеров.



Канистра военного назначения. Используется большинством армий стран НАТО. Уплотнитель из фторсодержащего эластомера не расширяется. Может быть использована со смешанным топливом.

портативные топливные баки

артикул	L(mm)	W (mm)	H (mm)	V (l)
03780	362	260	228	12
03781	546	355	225	24
07095	546	349	254	22
07094	460	225	250	11
07096	749	349	254	34
04158	431	266	203	11
04921	520	330	254	22

Универсальные топливные баки. Для небольших лодок и легких моторов. Объединяют функции канистры и палубного топливного бака. Многие модели имеют встроенные индикаторы уровня топлива. От 12 до 36л.



22,7 л

25 л

11,4 л

топливные баки для палубы

Самые распространенные палубные баки от 34 до 98л. Для стационарного использования на палубах надувных лодок, рибов, открытых моторлодок и катерах. Имеют технологические пазы для фиксирующих хомутов и ремней.



98 л

45 л

45 л

артикул	L(mm)	W (mm)	H (mm)	V (l)
08189	582	364	299	34
08190	582	364	346	45
08191	617	460	273	45
07097	584	355	386	45
07098	609	457	292	45
07099	1092	381	149	45
07100	1092	381	175	57
07101	1080	375	194	60
07102	711	381	314	76
07103	743	482	311	98
04156	584	165	323	11
04157	660	203	374	22

транспортировочные топливные баки

артикул	L(mm)	W (mm)	H (mm)	вес (кг)	вес с топливом (кг)
08413 / 730025	495	495	1098	20	101
730014	406	482	889	10	49

Компактные транспортировочные баки-заправщики оборудованы патентованным насосом для перекачки топлива Duramax и ручным насосом Flo'n'Go, которые обеспечивают быструю и безопасную перекачку топлива в любые водные транспортные средства. Так же есть модели баков для дизтоплива и сбора жидких отходов.



110 л

53 л

53 л

Дополнительная информация на сайте www.scepter.czar.ru или по телефону: +7 (499) 730-55-00



www.czar.ru Официальный дистрибьютор на территории РФ

ТОПЛИВНЫЕ СИСТЕМЫ БАКИ



ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ



ВИНТЫ



ГИДРОКОСТЮМЫ



ВОДНЫЕ ЛЫЖИ ВЕЙКБОРДЫ ВЕЙКСКЕЙТЫ



СУДОВАЯ ХИМИЯ

СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ



КРАСКИ

БЛОКИ



КРАНЦЫ БУИ

ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ



ПОДВЕСНЫЕ МОТОРЫ



СУВЕНИРЫ



QUICKSILVER MERCURY

121108 Москва, ул.Кастанаевская, 42 к.2
Тел: +7(499)730-55-00
e-mail: info@czar.ru; www.czar.ru