

«Северная кругосветка» на швертботе «Норд»

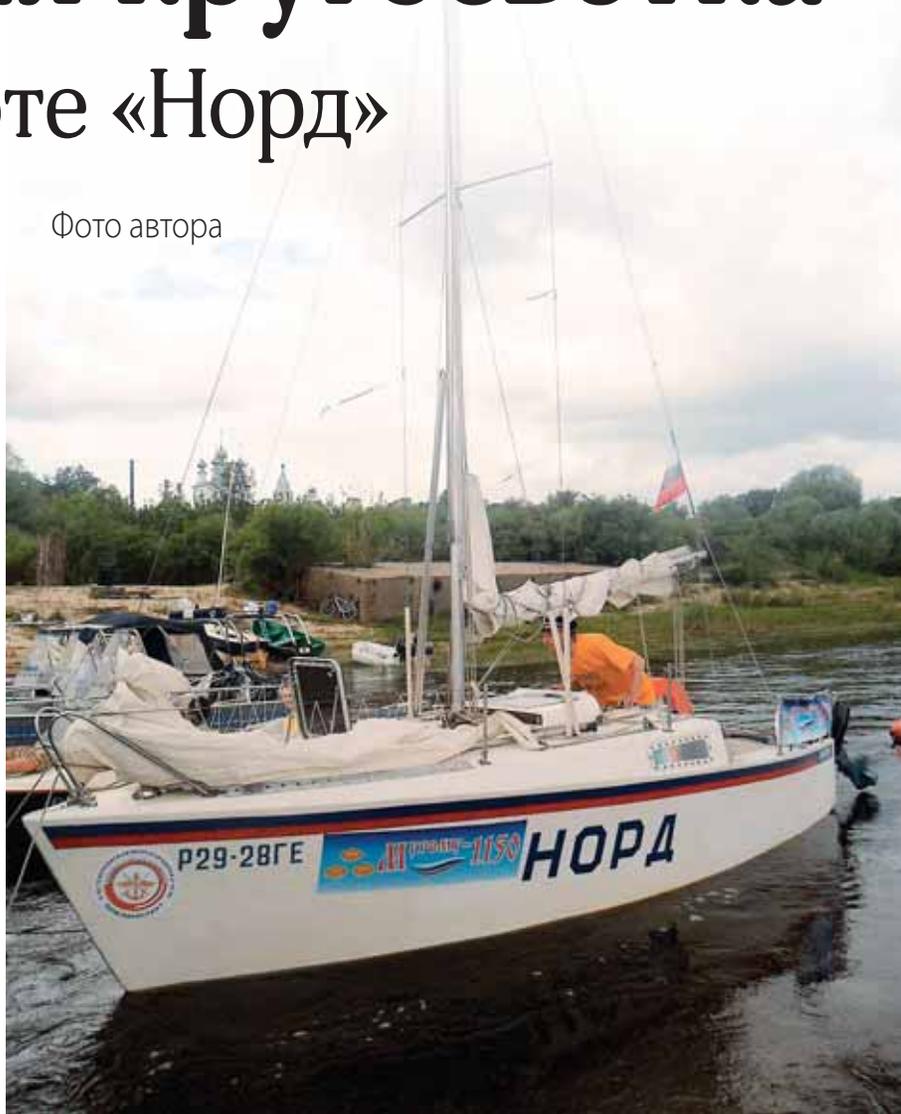
Сергей Сидельников ◆

Идея совершить поход на Соловецкие о-ва и Белое море на швертботе зародилась у меня давно, несколько лет назад. Но каждый год откладывалась на неопределенный срок. То не хватало времени на этот поход, так как за отпуск нельзя было уложиться, то еще какие-то причины возникали. Дошло до того, что капитаны муромских яхт смотрели на эту затею уже с некоторым юмором. И вот наконец в 2012 году было решено идти на север. Вначале планировалось идти на двух яхтах, но потом оказалось, что придется идти одному. Отступить было уже нельзя.

Прежде всего скажу несколько слов о швертботе «Норд», на котором совершился поход. Яхта (описание в «КиЯ» №200, 2006) претерпела некоторые изменения: был установлен шверт из стали s8 с последующим профилированием фанерой и оклейкой стеклотканью, мачта удлинилась до 6.8 м, был изменен и укреплен кормовой релинг, появился палубный люк в форпике, установлена солнечная батарея над сдвижным люком, уложен дополнительный свинцовый балласт под пайолами. Имелись на судне компас, эхолот, радиостанции речного («Вега-304») и морского диапазонов. Был генератор от подвесного мотора.

Долгими осенними, зимними ве-

Фото автора

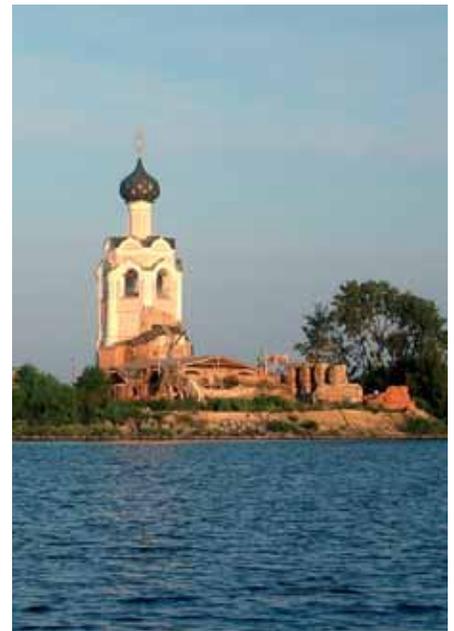


черами и всю весну я готовил лодку к походу. Собирал карты, где только возможно. Вроде бы маршрут изучен до мелочей, только река Сухона оставалась некоторой загадкой. Дело в том, что был я на ней давно, тридцать лет назад. С тех пор она перестала быть судходоходной по всей длине, но на швертботе я надеялся преодолеть эту реку. Перелистав «КиЯ», я обнаружил в журнале за 1970 год описание похода Череповец – Соловки на моторном катере через Северо-Двинскую систему, Сухону и Сев. Двину. Там прилагался и километраж. Но прошло уже более 40 лет с тех пор, было интересно пройти там на швертботе.

Экипаж подбирался с трудом – не

так-то просто найти столько свободного времени – поход предполагал длительность около 70 дней. Было решено, что весь путь со мной пройдет матросом мой давний друг Игорь Волков, благо занятие индивидуальным трудом позволяло ему это осуществить. Так как «Норд» не мог одновременно вместить в столь дальний поход более трех человек экипажа, мы решили, что на отдельных участках к нам будут присоединяться другие наши товарищи.

Созвонился с речным яхт-клубом Архангельска, где мне обещали помочь с навигационными картами Белого моря. На Северной Двине я бывал тоже когда-то, и проблем возникнуть не должно. Поход было решено посвятить



в первую очередь 1150-летию древнего города Муром – и российской государственности. А также 100-летию парусного спорта в России и 85-летию ДОСААФ. Борты и леера «Норда» пестрели от рекламных баннеров. Администрация и общественные организации Мурома охотно поддержали идею похода и оказали поддержку в его организации.

Было составлено сопроводительное письмо с просьбой к администрациям и общественным организациям регионов, по которым проходил маршрут, об оказании нам содействия. И вот, наконец, 17 июня в воскресенье состоялись торжественные проводы «Норда» от причала лодочной станции ДОСААФ и яхт-клуба «Риф» Мурома в дальнейшее

плавание. Решили до Ярославля идти втроем: я капитаном, матрос Игорь Волков и моя жена Надежда. Этот участок мы должны были пройти за неделю. Не стоит говорить, как был загружен «Норд» продуктами, принадлежностями и бензином. Провожали нас под марш «Прощание Славянки» яхта «Диамант» (наш флагман), флотилия детских парусных судов, моторных лодок и катеров. Запомнилась настоятельная просьба провожавших привезти с Белого моря соленой воды (заказано – сделано).

Погода в день отплытия стояла хорошая, теплая. Шли в основном под парусом вниз по Оке, вполне судоходной, особенно в нижнем течении. Хоро-

шая навигационная обстановка, жаль только, что не горит ночью, поэтому идти приходится в светлое время суток. На третий день пришли в Н. Новгород, останавливаться не стали, а сразу спешили пройти разводной понтонный мост через Волгу и пошли вверх на Городецкие шлюзы. Поднимались до Городца всю ночь. Течение сильное, но мы уже привыкли к нему за многие ранее прошедшие плавания.

20 июня в 5:30 подошли к первому шлюзу, а в 6:45 уже вышли из второго в Горьковское море. Завернули ненадолго в яхт-клуб «Белая речка» пополнить запас воды и бензина. Здесь нас встретили старые знакомые, помогли, пожелали удачи.



Водохранилище встретило свежим ветром NW. К вечеру попали в сильную грозу и ливень, ветер крепчал, лодка упиралась в волну, решили переночевать в заливе реки Моча Юркино убежище. До Кинешмы хорошо шли и под парусом, и под мотором, потом закапризничал наш «Ветерок», пришлось остановиться в Кинешме и повозиться с ним. 22 июня вечером пришли в Плес – этакая «Волжская Швейцария», Мекка художников, артистов, поэтов. Любимое место живописца И. Левитана. Городок маленький, но очень приятный.

23 июня поздно вечером, уже после Костромы, сломался «Ветерок» – развалилась крыльчатка водяной помпы. К счастью, недалеко оказался мой друг из Ярославля Костя Завьялов на яхте «Каприз», который дотащил нас на буксире 35 км до Ярославля. По пути у острова Туношна посетили место гибели хоккейной команды «Локомотив». Весь следующий день чинили мотор. Хорошо, знакомые ребята-яхтсмены нам помогли. Здесь Костя выдал нам атлас Волго-Балтийского канала и карты Онежского озера.

Как бы там ни было, 26 июня утром вышли на Рыбинск. Ветер свежий, попутный, до Рыбинска 100 км. Курсом фордевинд против течения пришли туда к ночи, погода испортилась. Утром пошли на шлюзовку – в дождь и туман. После недолгих переговоров

с диспетчером Рыбинского шлюза мы вскоре оказались в Рыбинском водохранилище.

Здесь в местном яхт-клубе Надежда сошла на берег и отправилась домой. К нам присоединился сын моего друга из Рыбинска, молодой парень Андрей Гурьянов, ходивший со мной на «Норде» ранее. 28 июня в 5 утра ушли из яхт-клуба в Переборах (Рыбинск). Ветер SW, умеренный; поставили стаксель, прошли п-ов Каменки, и нам открылась вся необозримая ширина Рыбинского водохранилища. Зная норовистый характер этого рукотворного моря, я ставил задачу пройти его до ночи, так как погода благоприятствует. Матросы, как Игорь, так и Андрей, впервые оказались вне видимости берегов на яхте, а тут еще и волна подросла хорошая, хоть и попутная.

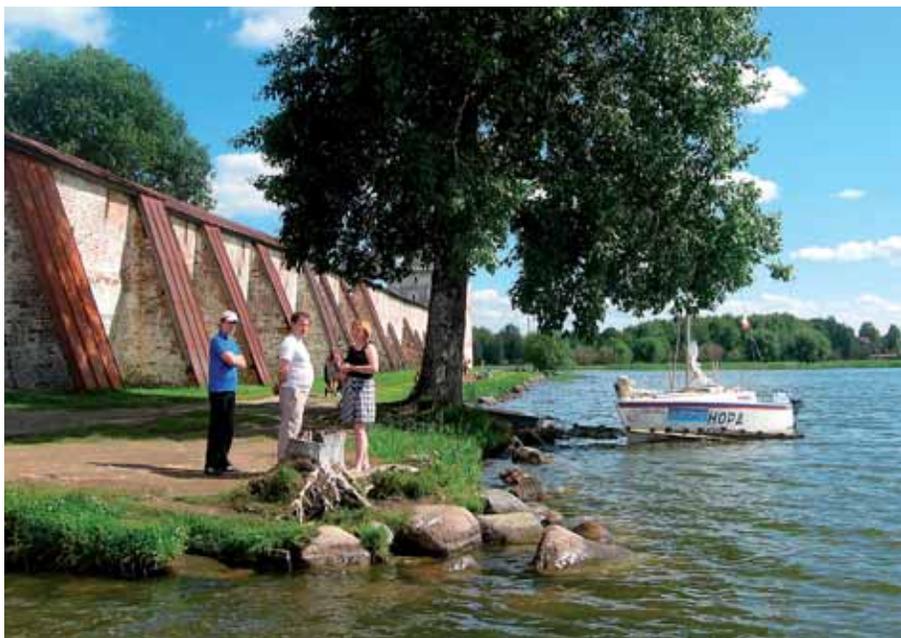
Утром следующего дня были в Череповце, в яхт-клубе «Адмирал», где впервые и единожды с нас взяли плату за стоянку. Здесь встал вопрос о покупке нового мотора, ибо «Ветерок» все больше нас расстраивал. Взяли в кредит двухтактную «Ямаху» в 4 л.с., в тот же день ее обкатали. Но «Ветерок» наш доработал свой запас топлива, и расстались мы с ним уже на Сухоне.

Без проблем прошли 7-й шлюз Волго-Балтийского канала в Шексна, Шекснинское водохранилище и к ночи 30 июня добрались до поселка Топорня, где начинается Северо-Двинская водная

система, которой исполнилось в этом году 180 лет. Нашли в темноте вход в канал, надо сказать, с некоторым трудом, ибо вход совсем узкий. Утром начали шлюзоваться. Оказалось, что 1-го шлюза уже нет. 2-й и 3-й на подъем – немного, 2–2.5 м. Шлюз №3 обновленный, в отличном состоянии, но с осадкой более 1.5 м были бы проблемы. Канал очень живописный, много плавающей дичи. Обслуживающий персонал доброжелателен и с интересом встречал яхту из далекого Муромы.

Километров через 6 вышли в Сиверское озеро. Заметим, что помимо шлюзов на канале есть несколько разводных понтонных мостов, но из-за наличия радио проблем у нас не возникло. На Сиверском озере посетили Кирилло-Белозерский монастырь. Пристали прямо под его стены. Впечатление огромное, много туристов, в том числе и иностранных. Некоторые с интересом фотографировались на фоне кремля, озера и «Норда».

К вечеру отошли от Кирилло-Белозерска и 2 июля вышли в Кубенское озеро. Шли под мотором, ближе к восточному берегу, глубины 3.5–4.5 м, много травы и водорослей, несколько раз приходилось очищать винт. На исходе дня подошли к острову с церковью – почти как у Пушкина в «Сказке о царе Салтане». Ну как можно пройти мимо такого «острова-Буяна»? Оказалось, здесь был древний Спасо-Каменный



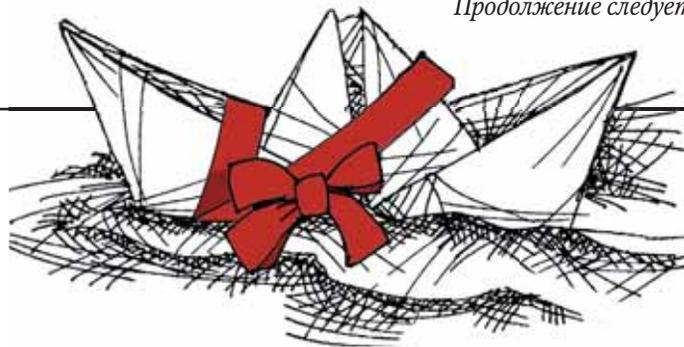
монастырь XII века. Разграблен и взорван в 30-е годы. Сейчас идут восстановительные работы. Пройти этот остров можно только с западной стороны, так как у восточного берега – каменная дамба, построенная в древние времена монахами, скрытая сейчас под водой.

Ночевали на якоре, ибо причалить нет возможности: кругом камни. Рано утром 3 июля сменивший направле-

ние ветер быстро выгнал нас в путь, не дав позавтракать. Сажу на руле, команда еще отдыхает. По обставленному фарватеру находим исток Сухоны. Здесь ждет еще один шлюз №7 «Знаменитый». После него быстро побежали по течению Сухоны. Глубины хорошие, есть до 10 м. У города Сокол едва вписались в габарит высоты моста – 7.6 м. Река сильно петляет, судовая

обстановка на берегу. В селе Шуйское нас покинул Андрей, отправили с ним в Рыбинск и «Ветерок». Мы вдвоем с Игорем пошли дальше на Тотьму. Фарватер хорошо обставлен. Шли под мотором, течение помогало. 6 июля вечером были в Тотьме. Дальше начались неприятности – сплошные перекаты, никаких буев и фарватера. Сразу зацепили за камни рулем. Створные знаки есть, но они открываются, как правило, снизу, против течения. Спрашиваем рыбаков – когда закончатся перекаты. Ответ: «Они будут до Устюга, и будет только хуже еще». До Великого Устюга 320 км, до ночи успели пройти около 25 км, к берегу на ночевку не подойти. Весь следующий день начеку – то и дело задеваем рулем, хоть он и приподнят. Глубины от 0.8 до 1.5 м, эхолот пищит почти не переставая. Идем на самом малом ходу, только подруливаем – течение несет. Понемногу стали привыкать. Ждали так называемый «Порог» и прошли его удачно. После него река стала шире, но мельче. В этом месте на левом берегу бьет удивительный фонтан воды. Встретились туристы на плоту. Были очень удивлены, увидев нашу яхту.

Продолжение следует



8 514 НОВЫХ ЧИТАТЕЛЕЙ

журнала «Катера и Яхты» уже активировали свою бесплатную **годовую подписку на электронную версию журнала!**

По многочисленным просьбам мы продлили срок действия юбилейной акции «Подписка в подарок!» до 1 июня 2013 года.

Получите свою электронную подписку на электронную версию «Катера и Яхты» совершенно бесплатно!

Подробная информация – на сайте www.katera.ru

Нас читают! Нам доверяют!

Зверская сила
в каждом моторе



GOLFSTREAM®



Новое имя с большой историей

Golfstream производится на заводе Suzhou Parsun Power Machine Co., Ltd., который в настоящее время является самым динамично развивающимся заводом в Китае, из выпускающих подвесные лодочные моторы. Его история началась с 2002 г. Сегодня продукцию этого завода можно встретить в США, Канаде, Австралии, странах Европы и Южной Америки под различными торговыми именами.

RU Адаптация для российских особенностей эксплуатации



Информационная и сервисная поддержка



Низкий уровень шума



Низкий уровень вибрации

AI+ Надежное покрытие



Низкий расход топлива



Доступность запасных частей и расходных материалов

Интергруп - официальный дистрибьютор продукции Parsun на территории России
www.intergrup.org