

Экспериментальный катер «Мальстрём», построенный автором для проверки идеи корпуса переходного режима, предложенной проф. Ю. И. Лобынцевым, провел свои первые три навигации. В каждую из них он выхаживал по 400–500 л топлива и по 1000–1200 км. 5-метровый «Мальстрём» (пускай это по сути каютная мотолодка, но в судовом билете все же гордо числится катером – см. «Мастерскую» «Кия» №230, 231) прошел боевое крещение ладожской непогодой, коварными камнями выборгских шхер, штормовой волной у мыса Стирсудден в Финском заливе и гулками шлюзами Сайменского канала.



Алексей Даняев. Фото автора



Скорость 12 км/ч – самый «горб» переходного режима у пятиметровки. Корпус держится ровно, без дифферента

«Мальстрём» в походах

Всякий интересующийся лодкой, мало-мальски причастный к мореходству, считал своим долгом посетовать капитану: «Моторчик вам бы помощнее...». Но капитан твердо держится позиции «лучше меньше, да по средствам и понадежнее». Маленький Tohatsu 18 не подводил хозяина, на своевременную замену масла и свечей отвечал верной работой. Скорость крейсерского переходного режима в

7–8 уз кому-то покажется невыносимо низкой, зато она позволяет налюбоваться красотой каменистых берегов нашего Северо-Запада и достойно справиться с четырехбалльным ветром и балтийской, выше рубки высотой, волной. Ведь каждый час летнего путешествия идет за день, а то и за два последующего навигационного межсезонья.

«Мальстрём» убедительно доказал, что микрокрейсер переходного ре-

жима движения с маломощным подвесником может успешно ходить со скоростью более высокой, чем у «чистого» водоизмещателя равного размера. При этом глиссирующий вариант потребовал бы существенно более дорогого мотора, чьи возможности во многих случаях использовались бы не полностью. Ведь более-менее комфортно ходить по высокой волне со скоростью глиссирования сможет катер



Шлюз «Цветочное» – третий из восьми сайменских шлюзов и самый низкий

длиной не менее 7–8 м, а например в 42-километровом Сайменском канале скорость хода вообще ограничена скромными 15 км/ч. Что там будет делать мощный глиссер? Правильно, ползти носом в небо, даром таща за собой прозрачную сайменскую воду. К слову, за время прохода канала из встречных маломеров нам не попалось ни одного глиссера, только парусные яхты и водоизмещающие дизельные крейсера. У гостевой набережной Лаппеенранты «Мальстрём» оказался самым крошкой среди 8–10-метровых корпусов преимущественно финского происхождения. Но он с честью нес на корме разрешенный судовым билетом российский флаг.



Типичный сайменский сухогруз имеет размерения 82×12.2 м и размещается в шлюзе впрытик

Побывав в Сайме, хочу поделиться полезной информацией и развеять некоторые интернет-мифы.

Для прохода по каналу прогулочных судов теперь не требуется не только специального разрешения, но и даже оплаты. Идите свободно, прихватив паспорта с визой, пять-шесть ксерокопий судового билета (и про-

чих документов, удостоверяющих право владения судном) и по столько же копий судовой роли, заполненной по-русски и по-английски – для наших и финских пограничников. Бланк роли можно найти на сайте www.raja.fi в разделе Guidelines – Advice to boaters.

Никто не спросит с вас обязательной страховки судна, это дело сугубо



Часть канала проходит среди Выборгских шхер

Форты Кронштадта – удобное место для промежуточной остановки перед длительным переходом



добровольное. Нужна обычная шенгенская страховка для членов экипажа.

Упорно ходят слухи о том, что в Финляндии запрещены двухтактные моторы. Это не так, запрещена только продажа таких новых моторов. Кроме того, в отличие от сухопутной границы, нигде в правилах прохода Сайменского канала не присутствует указаний относительно допустимого количества топлива на борту.

Приятных путешествий! 🇷🇺