

# СО ЗВУЧНЫМ ИМЕНЕМ «ЛЕФОРТ» ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ НА CONTEST 52 MC

ГЕОРГИЙ КАРПЕНКО

*Сейчас поездка в Москву занимает всего несколько часов, и пассажир поезда или автомобиля при всем желании просто не успевает рассмотреть проносящиеся за окном пейзажи. Водный путь до российской столицы вдвое длиннее и для рискнувшего пройти его на яхте может обернуться незабываемым приключением на фоне берущих за душу красот северной природы.*



Ранним солнечным утром выходим из гавани Центрального яхт-клуба на просторы Малой Невы и отправляемся в путь длиною без малого в полторы тысячи километров. Под ногами добротная голландская палуба моторной яхты Contest 52 MC со звучным именем «Лефорт», названной так в честь сподвижника Петра I генерал-адмирала Ф.Я.Лефорта. Предупреждая возможное удивление читателей, хорошо знакомых с парусными яхтами этого бренда, сообщая: я не оговорился — яхта именно моторная. Об этой новинке, дебютировавшей в 2013 году на выставке в Дюссельдорфе, мы

рассказывали в февральском номере журнала. Теперь нам предстоит познакомиться с яхтой в ее естественной среде обитания и пройти за неделю по, пожалуй, самым сложным участкам Волго-Балтийского канала и каналу им. Москвы, включающим в себя еще и 16 шлюзов. Впереди — серьезные ходовые испытания в довольно непростых условиях российских внутренних вод.

Яхта идет в Первопрестольную под иностранным флагом. Честно говоря, для меня, неоднократно прошедшего этой дорогой, подобный опыт был первым. И скажу, что, несмотря на все «ужастики», которые пришлось услышать в Петербурге, благодаря безупреч-

но оформленным документам на переход все прошло на удивление гладко. В назидание тем, кто захочет пройти этот путь на яхте под иностранным флагом: если у вас все в порядке с бумагами, включая страховку; если вы не нарушаете правила и постоянно находитесь на связи, — никаких проблем с властями у вас не должно быть. Довольно скоро вас как будто перестают замечать. Но это обманчивое впечатление!.. Пытаться обойти эти несложные правила и пройти до Москвы «по-пиратски» я не советую, так как информация о яхте передается диспетчерам автоматически, и отсутствие вашей лодки в списке будет означать, что идете вы нелегально. Последствия не заставят себя ждать... Некоторым бюрократическим неудобством, на мой взгляд, является то, что договор на проход по Волго-Балту вы заключаете в Санкт-Петербурге, а аналогичный договор на проход по каналу им. Москвы можно заключить только в Москве и никак иначе.

Первое серьезное испытание на нашем пути — суровое Ладожское озеро. На подходе к Петрокрепости запрашиваем диспетчера и записываем прогноз погоды. Нам повезло: волна в Ладоге всего 1,5–1,8 м, ветер северный. Понимая, что при северном ветре волну больше двух метров может раздуть за полчаса, спешим проскочить до Свирицы побыстрее, пока не началось. К чести конструкторов и строителей, Contest 52 MC, несмотря на свои довольно скромные размеры, по мореходности оказалась на голову выше многих гораздо более крупных яхт. Немалую роль в этом играет удачная компоновка: низкий силуэт надстройки, высокий борт и большая (4,6 м) ширина. Помимо всех перечисленных преимуществ, безусловно, положительно влияющих на мореходность, на нашей лодке была еще одна, чисто техническая новинка, с которой мне пришлось столкнуться впервые и оценить ее достоинства. А новинка эта — гироскопический успокоитель качки. Это весьма дорогой и технически сложный механизм, основным отличием которого от уже привычных плавниковых успокоителей является его эффективность не только в динамике, но и в статике и отсутствие выступающих за борт «горизонтальных рулей». Этот хитрый агрегат позволил нам с достаточным комфортом и неплохой скоростью пройти по Ладоге, получая волну под два метра сначала в левую скулу, а на последнем участке пути — практически в борт. При этом хочу отметить



и великолепную работу автопилота. Вообще вопрос навигационного обеспечения Contest 52 MC требует если не отдельной статьи, то уж во всяком случае — целой главы. Яхта была оснащена полным навигационным комплектом знаменитой норвежской компании Simrad, включавшим в себя пока еще крайне редкий на российских яхтах АИС. Очень нелишний, смею заметить, прибор. На реке мне пришлось пользоваться АИС впервые и, честно говоря, штука оказалась очень практичной. Так как все крупные речные суда этой системой уже оснащены, с АИС можно видеть встречное судно, находящееся за поворотом реки или канала, когда обычная РЛС неэффективна. Ну и ты виден окружающим. Это тоже огромный плюс, тем более в условиях сильного тумана, в который мы попадали практически каждое утро.

Мы отправились в этот неблизкий путь вчетвером, и условия для такого количества



*Непродолжительный отдых. Несколько часов в Череповце — и снова в путь*

людей на лодке, надо сказать, очень достойные. Три каюты, две двухместные и одна одноступенчатая, плюс два полноценных санузла с отдельными душевыми кабинами позволили нам отдыхать с большим комфортом, что немало важно в столь продолжительном и нелегком переходе. Сразу договорились с коллегами, что идем мы только в светлое время суток, поскольку августовские ночи на речке темные, хоть глаз выколи. Поймать на канале ночью топляк или почти незаметную даже днем сеть — дело нехитрое. Могут быть ситуации и с более плачевными последствиями. А яхта новенькая, с иголки, идет в Москву на выставку. И вообще таких лодок в мире пока только две, так что обращаемся мы с ней, как с хрустальной вазой. Поэтому маршрут перехода изначально мы рассчитали так, чтобы ночевать в нормальном месте, а с рассветом продолжать движение. Но наша российская действительность вносит свои коррективы.

Первым нашим пунктом захода и ночевки были Верхние Мандроги. Это, пожалуй, единственное место на всем пути вплоть до Череповца, где можно не только по-человечески пришвартоваться к нормальному причалу и отдохнуть, но и заправиться топливом. Кстати, следующая приличная заправка только в Калязине, а до него еще ой как далеко! Вечером ужинаем в местном ресторане. Кормят прямо-таки очень неплохо, только вот за литр водки пришлось выложить 4000 рублей, что вызвало у всех крайнее изумление. Сразу оговорюсь: на переходе мы алкоголь, в том числе пиво, исключили полностью. И Мандроги были единственным местом, где мы позволили себе «усугубить». >>>

*Обед. Сергей Бутузов в роли кока*

UNISAIL

VOLVO PENTA



Почти 20 лет компания Юнисейл представляет двигатели VOLVO PENTA, электрооборудование VICTRON ENERGY и отопители WEBASTO. Полный сервис, компетентность, быстрота и качество.

Webasto  
Feel the Drive

victron energy  
BLUE POWER



141703, Московская обл., г.Долгопрудный,  
ул.Якова Гунина, д.1, ХМСЗ  
Телефон: +7 495 647 04 45  
www.unisail.ru  
info@unisail.ru

С питанием на борту все обстояло отлично. В Питере перед отходом мы забили холодильник замороженными готовыми обедами, которые оказались довольно вкусными. Весьма удачное решение, избавившее нас на переходе от возни с приготовлением пищи. Да и камбуз не пришлось пачкать.

А вот с заправкой все было значительно сложнее, если не сказать хуже. Заполнив топливные цистерны «под жвак» в Мандрогах, мы пошли дальше. Впереди еще Онега, собственно канал с шестью шлюзами. Дальше Белое озеро, Шекснинское водохранилище, ну и, конечно, Рыбинка. В общем, чтобы не утомлять читателя географическими подробностями, повторю, что следующая заправочная станция только в Калязине. Почему я уделяю вопросу заправки на пути в Москву столько внимания? А вот почему. Представьте себе ситуацию, когда запас топлива у вас всего две тонны, а двигатели в сумме — тысяча лошадей. Чтобы двигаться достаточно быстро, вам требуется много топлива, а взять его нигде. Выручает, как всегда, наша российская смекалка и поговорка «Не имей сто рублей...». Хотя... рублей-то на такой переход требуется прилично, и львиная доля этих денег — как раз на топливо. А ведь движение яхт в летний период из Питера в Москву и обратно — очень интенсивное. К тому же, с прошлого года и иностранные яхты могут проходить по нашим внутренним водным путям. Вот только вопрос, как это предполагается делать? Разрешить-то разрешили, только представьте себе, каково будет иностранному судовладельцу, рискнувшему пройти этим путем, даже при условии присутствия на борту русского лоцмана...

Какая красотища! Высокие берега Свири с разбросанными по ним живописными селами. Большое село Вознесенье, раскинувшееся по обоим берегам реки у выхода в озеро. Отстроенное (похоже, совсем недавно) новое здание диспетчерской. И около него отличный причал для яхт. А ведь сколько лет там стояла деревянная халупа со сгнившим начисто бревенчатым причалом! За диспетчерской какие-то новые, очень симпатичные коттеджи. Запрашиваю у диспетчера «добро» на выход в озеро и заодно интересуюсь, что это за красота такая. «А, это!? Тут вот президент к нам недавно пожаловал. Теперь и диспетчерская новая, и территорию в порядок привели. И паром наконец-то новый будет на другой берег реки ходить. Вот заправку, правда, поставить не успели». А жаль. Очень уж она нужна именно в этом месте. Вот так всегда у нас: к приезду высоких чинов и деньги появляются, и возможность что-то сделать. Наглядный пример пресловутого «ручного



Затопленная церковь Рождества Христова в поселке Крохино

управления». Да вот только страна наша очень большая, и «вручную» все не поправишь.

Выходим в прозрачные воды Онежского озера, встретившего нас прекрасной солнечной погодой и невысокой короткой волной. Молниеносный бросок через озеро, просторы которого сменяются подтопленными заболоченными берегами искусственного канала на подходе к Вытегре. В надежде проскочить канал «с ходу» запрашиваем диспетчера первого шлюза. В ответ слышим грозную команду «стоять». А стоять-то как раз и нигде. Эх, Путина бы сюда... Ну что поделаешь, подходим к высокому бетонному причалу с торчащими из него пучками арматуры, сверху усыпанному щебнем, и швартуемся в единственной небольшой прогалине между здоровенной баржей и старым буксиром.

Так и простояли до вечера, сбив весь график перехода. Добро на шлюзование получили вечером и вошли в первый шлюз уже ночью. Хорошо, что камеры шлюзов отлично освещены. Кстати, шлюзование на Contest 52 MC — одно удовольствие. Большая ширина яхты, позволившая широко разнести к бортам могучие пятисотсильные «Камминсы», а соответственно и гребные валы (у яхты классическая пропульсивная установка с двумя прямыми валами, придающая Contest 52 MC великолепную, можно сказать, отточенную управляемость на одних только машинах). А ведь есть еще и две мощные подрулки. Просто красота! У яхты широкий проход вокруг надстройки и высокий фальшборт в районе миделя и установленные прямо на нем швартовные угки. Рука голландцев видна во всем. Яхта действительно очень хороша в каналах и шлюзах. Но она же способна выдержать довольно серьезный шторм в море: как-никак класс «А» по европейской классификации. Ей бы еще запас топлива побольше, хотя бы на тонну. (К этому вопросу мы еще вернемся.)

Ранним утром следующего дня проходим шестой шлюз и идем дальше уже по искусственному руслу Волго-Балтийского канала. Дальнейший путь вплоть до самого Череповца не особенно примечательный, за исключением вырастающих прямо из воды живописных развалин церкви Рождества Христова в поселке Крохино, при взгляде на которые почему-то становится грустно. Ну и живописная излучина в Горицах с расположенным на высоком берегу Кирилло-Белозерским монастырем. Причалов и бонов, приспособленных для приема небольших яхт, тут тоже нет, хотя само место очень красивое и ежегодно посещается большим количеством туристов. Причал, к сожалению, только для больших пассажирских теплоходов.

Поздним вечером на подходе к шлюзу в Шексне услышали по УКВ запрос вахтенного штурмана с идущего нам навстречу и собирающегося шлюзоваться судна: «Мне в камеру или сразу к стенке?» Н-да, однако... Со шлюза ответили: «Давайте в камеру». Облегченно вздыхаем. До нас дошло. После некоторой паузы разражаемся диким хохотом...

Ночной переход от Шексны до Череповца (а все проклятая задержка в Вытегре) отнимает массу сил и нервов. А главное, что по закону подлости место для ночных переходов попало «ну самое удачное». Плетемся на минимальной скорости. Быстрее нельзя. Справа и слева от искусственного канала — мели. Глубины на кромках полметра — метр. Хорошо хоть створы и буи светятся нормально. Хотя пару несветящихся буйев мы в последний момент все же заметили. Столкновение с такой здоровой железякой не сулит стеклопластиковой лодке ничего хорошего даже на небольшой скорости.

Город металлургов Череповец встречает нас отражением множества огней на антрацитово-черной воде. На фоне такой иллюминации начисто теряются обстановочные буи. Страшно... Днем эту дистанцию мы покрыли бы в три раза быстрее, но и топлива сожгли бы в пять раз больше. Вот такой неутешительный расклад. Вообще топливный голод на этом переходе был перманентным. Только хочется пройти участок побыстрее, ан нет... Посмотришь на расход топлива — и рука сама тянется к рукояткам ДУ и сбрасывает обороты. В продолжение топливной темы скажу, что к Угличу мы подходили с полностью «сухими» топливными баками. Один



из двух моторов остановился за 500 метров до причала. Швартовались на одном двигателе, каждую секунду ожидая, что и он заглохнет...

Contest 52 MC построена для Европы. И всем тамошним требованиям, в том числе и по дальности плавания на одной заправке, вполне соответствует. Но мы в России. Поэтому хотелось бы порекомендовать инженерам Contest оборудовать яхты, заказанные для России, дополнительной топливной цистерной. Благо такая техническая возможность имеется.

Дальше входим в одетый в бетон канал им. Москвы. Пройти весь канал за один день не удастся: ограничение скорости, однако... Приходится ночевать в маленькой и мелкой протоке, у микроскопического причала МЧС в Дмитрове. Причиной тому — запрет прохода каналом для яхт менее 20 метров в темное время суток. Причалили и в окружении небольших катеров и мотолодок чувствовали себя, как слон в посудной лавке. Переночевали вполне сносно и с рассветом вышли в канал. Кстати, небольшая осадка Contest 52 MC — всего один метр — позволяет яхте заходить в такие вот мелкие протоки, что является большим преимуществом, особенно в наших внутренних водах.

Вот и конец пути. Подходим к яхт-клубу «Буревестник». Наше шестидневное путешествие закончилось. Подводя итог, скажу, что при большом запасе топлива на скоростной лодке можно пройти этот путь и за четверо суток (включая ночевки). А вот нужно ли это делать? Ведь самое главное — это безопасность как самой яхты, так и находящихся на ней людей.

Отдельно хочется сказать несколько теплых слов о нашем замечательном коллективе. Все, кроме меня, шли этим маршрутом впервые. Порадовало, что в экипаже яхты был еще один опытный и грамотный судоводитель. Неопытные на переходе тоже многому научились. Благодаря уважительному отношению друг к другу, взаимовыручке (да простит меня читатель за столь высокий «штиль»), а также очень быстро появившейся четкости и слаженности действий мы прошли непростой путь до Москвы спокойно, без серьезных происшествий и как-то очень дружно. И я уверен: воспоминания об этом переходе у всех его участников остались самые приятные... ❀

www.tkany.com

**в наличии и под заказ со склада в Санкт-Петербурге:**

- ткани для ходовых и стояночных тентов
- курточные, рюкзаки, технические
- пленка для окон

**Санкт-Петербург**  
ул. Гельсингфорская д. 3  
**(812) 327-8529, 327-8017, 974-3525**  
oleg@iceberg.spb.ru



АЭРОФОТО: АРТЕМ ЛИСОЧКИН