

ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ

Георгий Карпенко

Основные характеристики:

Длина 10,60 м
Ширина 3,80 м
Осадка 0,95 м
Водоизмещение 11 т
Мощность (л.с./кВт) 1 × 80/59
Запас топлива 700 л
Материал корпуса — сталь

Сразу скажу: к известной книге, написанной Радищевым в конце XVIII в., мой рассказ не имеет отношения. Общим является разве что примерная продолжительность обоих путешествий. Предпосылкой к этой истории стало мое знакомство с владельцами и руководителями судостроительной компании «Настоящие корабли» (Real Ships). Находится она в самой западной точке России, в поселке Ушаково Калининградской области. У нее имеется и второе название — «Ушаковские верфи». Виктор Андреевич и его сын Владимир, носящие фамилию Лидер (неплохо для руководства такой организации!), уже давно и профессионально занимаются судостроением, в совершенстве освоив нишу стальных водоизмещающих яхт, надежных и комфортабельных.

И вот в июле прошлого года телефонный звонок от Виктора Андреевича. Вопрос: «У тебя есть свободное время? Тут надо хорошему человеку лодочку перегнать в Москву». Лодку привезли из Калининграда на пароме в Санкт-Петербург, и теперь владельцу нужен капитан. Ну, что ж, в Москву так в Москву, далеко не в первый и, надеюсь, не в последний раз. Дело привычное. Созваниваюсь с владельцем и поздно ночью выезжаю на такси в яхт-клуб «Порт Дубровка» на правом берегу Невы.

С самого начала все необычно. Раньше я перегонял в основном быстроходные, глиссирующие моторные яхты. Здесь ситуация иная: стальной водоизмещающий корпус — самый маленький из линейки

«Ушаковских верфей». Модель «Кураж», длина 11 м, одна каюта и салон, он же — камбуз и ходовая рубка. Общая планировка удачная, и места довольно много для таких размеров. Называется лодка «Югра», на борту владелец с супругой. Увидев женщину на палубе, я немного растерялся: таких перегонов у меня еще не было. Знакомимся. Мы с хозяевами практически ровесники, это хорошо помогает в общении. Порадовало и то, что люди оказались очень радушными и приветливыми. Приняли меня хорошо, посидели за чаем, поговорили и ложимся спать, дабы с рассветом отправиться в путь.

Отходим, как и планировали, ранним погожим утром. Да и в дальнейшем, на протяжении без малого двух недель плавания, нам сказочно везло с погодой. Выходим в большую Неву, движение очень интенсивное: лодки, катера, здоровенные сухогрузы. Владелец сказал, что опыта управления такими судами у него нет. Для него оно пока достаточно большое, но ничего страшного — научим. Для судоводительской практики такой перегон самое то. Человек оказался очень дотош-

ным: озаботился картами, лочиями, атласами и пособиями. Все новое, с корректурой. Это очень пригодилось в дальнейшем, когда мы столкнулись с отключением GPS. Но об этом позже.

Пока идем против течения Невы, владельцы восторгаются окружающими пейзажами. У Петрокрепости нужно принимать решение: либо мы идем Ладожским озером, что



значительно короче, либо Новолadoжским каналом. После короткого совещания выбираем канал. Лодка маленькая, тихоходная, только спущена на воду, и так будет спокойнее. Владелец садится за штурвал и быстро начинает осваивать довольно нехитрый процесс управления. Объясняю Михаилу принцип работы авторулевого или, как говорят теперь, автопилота. Этот способ управления так ему понравился, что на протяжении всего дальнейшего пути он только и крутил ручку автопилота и даже в узком канале штурвалом практически не пользовался. Идем, любимся природой, особенно впечатляют в это время года красочные закаты и рассветы. Вокруг много народа: берега буквально усыпаны загорающими и купающимися дачниками и туристами. Это доставляет немало хлопот: только и гляди, как бы на кого не наехать. О режиме движения мы договорились заранее: ночью не идем. До наступления темноты ищем удобное место, с разгона (стальной корпус позволяет!) утыкаемся в песчаный берег, заводим кормовой якорь и ложимся спать. С рассветом снова в путь.

Новолadoжский канал. Стоянка у наплавного моста



И вот наконец перед нами открывается красавица Свирь. Живописные деревни и поселки на крутых берегах, зеленые леса и уходящие вглубь берега тенистые протоки... За кормой Лодейное Поле, впереди поселок Свирьстрой. Владельцы впервые проходят Нижнесвирский шлюз не на большом теплоходе, а на маленькой яхточке. Высокие мокрые бетонные стены камеры, белая пена на воде. Места для маломерных судов — на 12- или 11-м рыме правым бортом. Впереди большой пассажирский теплоход. Запрашиваю по УКВ вахтенного, прошу при выходе из шлюза не давать большой ход, дабы нас не швыряло по камере как щепку. Тут обнаруживается некоторая недоработка — отсутствие сдвижной форточки на бортовом окне. Это не очень удобно, так как стоящий у борта со швартовом помощник не слышит команд судоводителя, и нужен третий, дублирующий команды, человек. К счастью, такой человек в лице жены Михаила Екатерины Николаевны у нас был, и шлюзование шло достаточно гладко.

В который раз отмечаю так и не решенную проблему со стоянками и заправками для маломерных судов.



на протяжении всего перехода, даже не раскладывая. А удобный камбуз позволил Екатерине Николаевне организовать полноценное трех-, а иногда и четырехразовое питание. Идем по маршруту, окруженные вниманием и заботой, сытые и довольные.

Путешествие подходит к середине. Михаил с большим упорством осваивает навыки судовождения, и, сказать по правде, это у него хорошо получается. От автопилота он просто в восторге. Еще очень помогает АИС (автоматическая идентификационная система): получаем информацию и по встречным судам, и по догоняющим. Лодка, несмотря на свои небольшие размеры, оснащена всеми необходимыми приборами. Подходим к Белому озеру, места перед ним сложные: затопленная пойма реки,

Как и прежде, их просто нет. Наша лодочка с ее довольно большим запасом топлива и при этом экономичным дизелем особых проблем с нехваткой горючего не испытывает. А каково тем, у кого «Азимуты» и «Принцессы»? Тем не менее пришло время заправляться. Вопрос этот мы решили отчасти в Вознесенье, где нам дали 50 л топлива, а потом, пройдя Онегу, заправились в Вытегре с помощью водителя такси, который в канистрах привез нам 300 л солярки, сделав несколько ходок до ближайшей бензоколонки. А вот три года назад, когда мы с коллегами перегоняли Azimut 55 в Нижний Новгород, мне пришлось вызывать в Вознесенье топливозаправщик из Санкт-Петербурга.

Хочу остановиться на некоторых бытовых моментах нашей жизни на борту «Югры». Лодка чисто семейная, очень уютная и для двоих вообще идеальная. Можно совершать длительные круизы по несколько недель и более — для этого есть абсолютно все необходимое. Очень грамотным решением было зонирование санузла на отдельные помещения. В душевой владелец даже пожелал оборудовать хаммам. Оригинально, и при этом функции душевой были полностью сохранены. Честно говоря, увидел такое впервые, и мне понравилось. На непродолжительные выходы до трех-четырех суток на лодке может находиться до пяти человек, включая детей. Михаил признался, что задумал всю эту историю ради внуков. Глубокий кокпит, широкие бортовые проходы и довольно высокое ограждение позволяют достаточно безопасно находиться на борту с детьми. Диван в салоне может раскладываться в большое спальное место. Несмотря на свой немаленький рост, я прекрасно уместился на нем

Хаммам — турецкая парная



сплошные болота, камыши и мели. Фарватер мелкий, узкий и извилистый, створы торчат прямо из воды. Выходим из-за мыса в озеро, а там прилично штормит, к тому же начались сумерки, небо пасмурное, и как-то совсем неуютно. Навигация работает безупречно, и, внимательно рассмотрев карту, мы обнаруживаем узкий фарватер, уходящий влево за остров. Недолго посоветовавшись, принимаем решение встать на якорь под прикрытием острова до рассвета и улучшения погоды. Заходим в протоку, обстановки никакой нет, идем по эхолоту и карте.



Видим торчащую из воды вежу. Вон оно как! Значит, все же кто-то сюда ходит?! Крутимся вокруг вежи, отдаем якорь, и тут Михаил видит на берегу дом и что-то похожее на причал. Выбираем якорь и осторожно, самым малым ходом, включив прожектор, подходим к причалу. Это затопленная баржа. Швартуемся и переводим дух. Место действительно тихое, шторм шумит где-то за островом. В темноте окружающая обстановка жутковатая, как в фильмах ужасов. Пустой дом, какой-то металлолом на берегу — и тишина. Позже узнали, что все это — станция обслуживания канала и место швартовки «Путейского» (судна-постановщика буюв).

Часа в два ночи я просыпаюсь в салоне от вспышки яркого света и вижу, как к нам подходит судно, освещая себе путь прожектором. Ну, вот и хозяева пожаловали, чего-то такого я и ожидал. Вспоминая свои прежние случаи трений с местными, готовлюсь к худшему. Команду будить не стал. Суденышко (а это был именно «Путейский») проходит мимо и утыкается носом в пляж напротив дома. Слышу какой-то разговор. Выхожу на берег, подхожу к ребятам и, извинившись, что занял их место, прошу разрешить постоять до утра. В ответ слышу: «Стойте сколько угодно, но только утром нас не будите. И вообще, мужик, пойдешь назад — смотри под ноги: здесь полно змей. А ты в тапочках». На том и расстались. Обратно шел с большой опаской, освещая дорогу фонариком. После завтрака благополучно отошли от причала и вышли в уже утихомирившееся к тому времени озеро.

Дальнейший путь проходил спокойно. Впереди нас ожидала гостеприимная стоянка в Шексне перед шлюзом, к которой мы подходили уже в полной темноте, немного поволновавшись из-за отключенного в самый важный момент GPS. На следующий день шлюзование и переход в Череповец, где мы переночевали и дозаправились водой, ну а утром выходим в Рыбинское водохранилище, и снова пропадает сигнал GPS. К счастью, на «Югре» благодаря заботливому Михаилу имелся, как я уже говорил, полный набор бумажных пособий, которые очень пригодились. Погода

Навигация без участия электроники



У понтона — стоянка на Рыбинском водохранилище

нам благоприятствует, солнце светит, ветра практически нет, и каждый оборот винта приближает нас к финишу. Следующая ночевка ждет в яхт-клубе Коприно, Углич мы проходим не останавливаясь, практически с ходу заскочив в шлюз. Далее, после Дубны, не поворачиваем в сторону Канала им. Москвы, а уходим вверх по Волге в сторону Твери, поскольку конечной нашей целью является яхт-клуб в Завидово. И вот последняя остановка на ночлег в районе Конаково на левом берегу Волги. Отличное место, удобный причал и радушные хозяева.

Последние полсотни километров давались трудно. Из-за длительных переходов накопились усталость и недосыпание. Ложились мы поздно, а вставали с рассветом, чтобы успеть пройти за день как можно больше, но, к чести хозяев, я не заметил ни капли раздражения. А ведь находиться втроем много дней на маленькой лодке бывает довольно тяжело, особенно с непривычки. И вот тут решения, заложенные в обитаемость, удобство и комфорт, играют первостепенную роль. Ведь романтика первых дней перехода проходит довольно быстро, и остается просто работа. Каждодневная, рутинная, а временами просто тяжелая. Но лодка не подвела, и наш дружный экипаж стойко перенес все тяготы. Ух! Сколько пафоса!

Поворачиваем в реку Шоша, приток Волги. Вот мы и у цели. Уютная гавань яхт-клуба «Меридиан», прекрасная стоянка, заправка, вода, электричество. Михаила и Екатерину Николаевну встречают дети. Улыбки, радость. Ну, а я, распрощавшись с замечательными

людьми и их замечательной лодкой, сажусь в такси и еду в Тверь, из которой на «Сапсане» очень быстро добираться до дома.

В конце повествования хочу вернуться немного назад и написать еще несколько слов о верфи, на которой строятся такие замечательные стальные водоизмещающие яхты. «Югра» — самый маленький (10,65 м) представитель серии Courage из модельного ряда Real Ships. На «Ушаковских верфях» они строятся с 2012 г. Но, насколько мне недавно стало известно, там принято решение сконцентрировать усилия более крупных судов, а Courage передать стратегическому партнеру. В связи с этим подписано соглашение с крупным производителем коммерческой техники — ГК Grünwald, на котором теперь будут делать яхты до 15 м. Это здорово! Такое предприятие способно наладить системное серийное производство небольших стальных водоизмещающих моделей. При этом сохранится внешний аудит над каждым судном со стороны опытной верфи. Это значит, что они станут доступнее, появятся в большем количестве на Волге, Каме, Оби, на Ладоге. Для внутренних водных путей — то что нужно. 🚧



ООО «Ушаковские верфи»
ИНН 3906121257
8 (800) 700-79-92
sales@real-ships.ru
www.real-ships.ru