

Сказ про то, как «Ника» в Архангельск ходила

Сегодня мы публикуем вторую часть рассказа **Вадима Манухина** о походе яхты «Ника» (класс Л-6) в составе флота из нескольких парусных судов по Беломоро-Балтийскому каналу до Архангельска. Позади буксировка по Неве, за кормой остались Ладога и Свирь, яхты вышли в Онежское озеро.



Фото участников похода

Из Петрозаводска мы вышли 4 июля днем и поздно вечером уже были на острове Кижы. На следующий день для экипажей яхт были проведены экскурсии по территории музея-заповедника, а затем яхты под парусами устроили парад и маневрировали у берега на фоне освещенных вечерним солнцем деревянных церквей – для съемок фильма о регате. После всех этих экзерциций флот взял курс на Повенец.

Вечером и ночью яхты шли под парусами, и рано утром 6 июля вошли в 1-й шлюз ББК. Длина канала 221 км, из которых искусственная часть составляет всего 40 км, гарантированная глубина 4 м. На канале 19 шлюзов, пронумерованных по направлению условного течения от Повенца к Беломорску, из них 13 являются двухкамерными и 6 однокамерными (№№ 7, 9, 12, 17–19). Сильное впечатление произвела «Повенчанская лестница», состоящая из семи шлюзов (№№ 1–7), длиной 10 км и разностью уровней 70 м. На прохождении одного двухкамерного шлюза флот из девяти яхт тратил 50–60 минут, однокамерного – 30–40 минут.

Движение по каналу практически отсутствует. На всем пути мы встретили только два судна. Однако фарватер и все шлюзы содержатся в отличном состоянии. Во всех шлюзовых камерах ровные бетонированные или стальные стенки, свежевкрашенные ворота и швартовные гаки на поплавах. Хотя я, признаться, ожидал увидеть шлюзы такими, какими они запомнились мне по старым документальным фильмам о строительстве канала и по рассказам экипажей яхт «Эос» и «Улисс», которые проходили здесь в 1984 году как участники яхтенного похода «Север-84» в Мурманск.



Схематический продольный профиль маршрута Санкт-Петербург – Архангельск



От Повенца до причала Управления Беломорского морского порта, находящегося между шлюзами №18 и №19 (1333 км), флот прошел со средней скоростью 6.5 км/ч за 34 часа, причем около 15 часов (44% времени) было затрачено на шлюзование.

Закончив формальности в Управлении порта и пополнив запасы, экипажи устроили грандиозную вечеринку прямо на причале, а днем 8 июля, немного отдохнув, прошли последний, 19-й шлюз ББК и вышли в Сорокскую губу. Белое море встретило яхты безветрием и мелким дождем. Вечером на подходе к Соловкам видели нерп и длинные полосы водорослей. Приливные течения здесь почти не ощущаются, высота приливов колеблется в пределах 1.0–1.5 м, а их период равен 12 ч 25 мин.

Соловецкий монастырь предстал в вечернем тумане как на черно-белом фотоснимке. Было тихо и очень красиво. Яхты расположились в бухте Благополучия у Тамарина причала, где имеется пресная вода и электричество. Экипажи провели на острове почти трое суток. Кроме интересной трехчасовой экскурсии по монастырю, можно было посетить Морской музей, покататься по острову на велосипедах, просто побродить по лесу и насобирать грибов. Вечером 10 июля состоялось плавание на Большой Заяцкой остров, где имеется пирс с глубиной 2.0 м. Желавшие осмотреть древние «лабиринты» ходили на трех яхтах: «Luna», «Oregon» и «Dag Pуска».

Вечером 11 июля флот из восьми яхт обогнул с юга Заяцкие острова и взял курс на Архангельск. Эстонская «Runbjarn» еще накануне, получив от организаторов регаты необходимые

инструкции, ушла в обратный путь. Она должна была участвовать в фестивале яхт самостоятельной постройки в Мариехамне. Жаль, веселые оказались ребята. Наше плавание прошло спокойно вдоль Онежского и Летнего берега через пролив Жижгинская Салма в Двинский залив. На этом этапе «Ника» достигла самой северной точки плавания на широте 65°12.0'. Ночь была настолько светлой, что можно было читать. Через сутки, пройдя морем 150 миль, яхты собрались у буя Мудьюгский, чтобы далее вместе двигаться по фарватеру. Преодолевав отливное течение, флот прошел основным фарватером по протоке Маймакса около 15 миль и ошвартовался в ночь на 13 июля на Красной Пристани Северной Двины в центре Архангельска.

Утром 13 июля состоялось торжественное закрытие первого этапа регаты. Участников по-поморски встретили хлебом-солью, от компании RUSARC им вручили сертификаты участников регаты, в которых для иностранных экипажей поместили копии распоряжения Правительства РФ, разрешающего проход флота Adventure Race 80 dg по ВВП РФ. В связи с тем, что принят новый закон, яхты-участницы этой регаты стали последними судами, получившими подобное разрешение. Здесь же был открыт второй гоночный этап регаты по маршруту Архангельск – Земля Франца Иосифа – Мурманск, в который заявили «Петр I» и немецкая яхта «Luna» под командованием фрау Астрид Еве. Днем состоялся двухчасовой парад парусов на Северной Двине, затем экскурсия в музей деревянного зодчества «Малые Корелы», а вечером прощальный ужин в плавучем диско-баре «Пеликан».

Мы провели в Архангельске три прекрасных дня. Погода стояла жаркая и солнечная. Многие из нашей команды, в

том числе и я, здесь были впервые. Гуляя по городу, мы обнаружили много мест, где рядом с современными улицами и проспектами можно было пройти вдоль старых деревянных двухэтажных домов по дощатым мостовым, которые еще во время войны поражали иностранных моряков проходящих сюда полярных конвоев. В городе и окрестностях много памятников, а установленный недалеко от Красной Пристани памятник Петру I является «близнецом» памятника в Шлиссельбурге. Только, не к чести шлиссельбуржцев, отметивших недавно 310-летие города, у их Петра шпага и трость до сих пор обломаны. Символично, что по маршруту, которым царь часто и сам хаживал, создавая на нем корабельные верфи, караван судов уже второй раз за собой вела флагманская яхта, названная его именем.

Вечером 15 июля четыре яхты покинули флотилию регаты, продолжив плавание в соответствии со своими собственными планами. «Петр I» и «Luna» ушли на второй этап регаты, норвежская «№7» – домой в Норвегию, замыкая круг вокруг Скандинавии, а финская «Manta» отправилась на Шпицберген. На следующий день с Архангельском прощались и оставшиеся четыре яхты. Из трех польских яхт «Oregon» тоже пошел на Шпицберген, а «Legia» и «Dag Руска» вместе с «Никой» легли на обратный курс в Петербург. При выходе в Белое море мимо яхт встречным курсом прошел большой косяк белух. Над водой то там, то здесь показывались их гладкие блестящие спины.

За исключением капитана яхты «Legia» польские команды полностью сменились, частичные замены произошли и в нашем экипаже. Яхты следовали уже знакомым им маршрутом, останавливаясь на Соловках, в Беломорске, Надвоицах, Повенце, Кижях, Лонгасах, Петрозаводске,



Подпорожье, Свирице, на о. Коневец и в Шлиссельбурге. Мы подружились с поляками, побывали друг у друга в гостях на яхтах, вместе ходили в бани, устраивали на берегу вечеринки, купались и пели песни под гитару. «Legia» довольно часто предлагала «Нике» буксировку и место у своего борта при швартовках. Снабженные инструкциями от RUSARC, лодки благополучно миновали все шлюзы и мосты под разводку и ночью 1 августа закончили путешествие в Петербурге.

Завершая рассказ, хочется поблагодарить компанию RUSARC за организацию плавания и сказать несколько слов об экономическом аспекте прохода по внутренним водным путям и своих впечатлениях от участия в регате.

Для парусной яхты средних размеров плавание по ВВП оказывается дороже, чем по морю. Помимо стоимости топлива и стоянок, в расходы входит проводка под мостами, шлюзовые и каналные сборы. Львиную долю составляет оплата лоцмана при прохождении петербургских мостов в разводку, причем лоцман должен быть на каждой яхте, кроме буксируемой. Вот несколько цифр. На обратном пути за проход ББК в зависимости от размеров яхты сбор составил от 267 до 489 рублей. За проход по Свири и по Неве с трех яхт сбор соответственно составил около 1700 и 3500 рублей. За двух лоцманов на «Legia» и «Dag Руска» пришлось заплатить 28 282 рубля. Существенную экономию расходов может дать заваливание мачт для прохода под мостами без разводки, однако не каждый экипаж может себе позволить эту операцию.

Впечатления от плавания положительные. Мы не зря пропустили гонки на Балтике. Надолго останутся в памяти красивейшие и порой диковатые пейзажи Заонежья и Беломорья, «Повенчанская лестница» ББК, тихая умиротворенность Соловков, деревянные улочки Архангельска и многое другое. Мы встретили гостеприимных и отзывчивых людей, приобрели новых друзей. Своими глазами мы увидели заброшенные и полуразрушенные заводы и причалы, перекошенные избы и дворцы-коттеджи, все то, что с берега заметишь не всегда. За 37 суток плавания наша «Ника» прошла

3164 км, впервые побывала на Соловках и в Архангельске, достигла в Белом море наибольших за свою историю северной широты и восточной долготы, а в ББК – максимальной высоты над уровнем моря. В плавании участвовало 16 членов экипажа, и теперь третий тост мы всегда поднимаем за тех, кто в море, на реках, озерах и каналах. ✂



Реклама

ООО «МАРЛИН»
Изготавливаем яхты, катамараны,
мачты, стоячий такелаж.
Продаем мачтовый профиль.
Новый профиль №4 в наличии.
Тел. +7 (495) 972-8687, +7 (910) 476-0947
info@marlin.su, marlynpavel@ngs.ru, www.marlin.su

ООО «ВладТехноМарин», г. Владивосток
www.aeroboat.ru
aeroboat@mail.ru т. (423) 257-72-72
Производство аэроботов «Тайфун»
различных модификаций и мореходных катеров

«Тайфун 1000» от 680 000 р.	«Тайфун 1000К» от 1 105 000 р.
«Рыба 9900» от 1 050 000 р.	«Лазурный 25» от 1 230 000 р.