

С. Мошковский, "От Москвы до Онежского озера на яхте"

Оглавление

От Москвы до Дубны	Два нестандартных узла
От Дубны до Углича	Удобный поплавок для мертвого якоря
От Углича до Череповца	Штурманская записка
От Череповца до Вытегры	Джэк (простейшее подруливающее устройство)
От Вытегры - в Онежское озеро	Ночью за рулем
По Онежскому озеру	Берегите швартовы!
Маленькие хитрости	Подход к пирсу
Определение девиации компаса	Руки вместо стаксель-шкота

От Москвы до Онежского озера на яхте

Советы начинающим С.Я. Мошковского, яхтенного капитана, при участии Б.Г. Штрейса, яхтенного капитана

Дорогие друзья-яхтсмены!

Конечно, если вы отправляетесь в дальнее плавание на яхте, само собой разумеется, что у вас должны быть с собой навигационные карты, лоции, атласы внутренних водных путей и другие пособия на те районы, которые вы собираетесь посетить. Исправно работает компас, в рабочем состоянии другие приборы. Все это поможет вам не сбиться с пути.

Но есть вещи, которые не обозначены ни на картах, ни в лоциях, а они для нашего брата-путешественника представляют очень большой интерес. Ну, например, где получше встать на ночевку? При этом желательно, чтобы ночевка была спокойной, а яхта стояла бы носом в берег, и можно было выйти и потоптать твердую землю. А где можно запастись бензином? А где -питьевой водой? Где магазины? Какие достопримечательности стоит посмотреть?

Вот этих и многих других вещей в лоциях вы не найдете. Я и решил написать такое простенькое пособие - советы опытного человека для начинающих.

Помню свои первые плавания. Карты читать я уже научился и сильно на них надеялся. Как вдруг оказалось, что стоянка, которую мы выбрали - место весьма беспокойное: сюда ночью приходят одна за другой моторки с пьяными мужиками - на рыбалку прибывают. Сна не было. Или: идем по реке правильным путем, и все нормально, как вдруг кончается бензин. А ветра нет. Никто из местных понятия не имеет, где поблизости можно взять бензин.

Вот поэтому я и надеюсь, что мои труды пойдут на пользу вам, мои начинающие коллеги. Книжонка получилась небольшая, много места не займет -почитайте ее перед выходом в плавание, а потом на ходу заглядывайте, имея в виду участок, который вы намереваетесь пройти.

Я от всей души желаю вам, мои молодые друзья, чтобы вы в своих плаваниях в первую очередь заботились о безопасности вашей яхты и вашей команды. Благое дело -достигнуть намеченной цели, только вопрос: какой ценой? Все-таки наш парусный спорт - это спорт, а жизни и здоровье людей - это самое дорогое. Ну и судно - вы на нем не в последнее плавание идете. Берегите его.

Автор

От Москвы до Дубны

Первая ваша цель - достигнуть шлюзов канала им. Москвы, через который лежит путь на Дубну - там вы попадете в Волгу. Никаких сложностей при проходе от Химкинского, Клязьминского или Пестовского водохранилищ до шлюза №6, что в поселке Икша, не имеется. Надо только соблюдать правила: проходя по каналу, держаться правой стороны по своему ходу. Течение на канале считается в сторону Москвы, значит, вы идете вдоль левого берега. Не удаляйтесь от берега более, чем на 10-12 метров, но и не приближайтесь к урезу воды ближе, чем на 4 метра. Профиль канала имеет корытообразную форму, и килевая яхта, приблизившись к берегу, может посчитать камешки килем.

Проходя Клязьминское водохранилище, надо помнить, что местные правила плавания предписывают маломерным судам двигаться правее судового хода и пересекать его только в установленных местах. Например, идя на яхте из Москвы, вы будете двигаться правее линии створов, а они будут у вас и по корме и по носу. И только дойдя до поворота в Пироговский рукав, направляйте яхту в канал. Вход в него, как и везде, обозначен двумя белыми столбиками по обоим берегам, а ночью на левом для вас столбике будет красный огонь, а на правом - белый или зеленый.

При движении по каналу в темное время вам помогут огни, стоящие у самого уреза воды. Также правый берег (по течению) обозначен огнями красного цвета, а левый - зеленого. Эти огоньки стоят часто - примерно через 500 метров. Надо сторониться теплоходов, как идущих навстречу вам, так и обгоняющих. Вахтенные этих теплоходов, завидя ваши ходовые огни, имеют зловредную привычку включать пару мощных прожекторов и светить вам в глаза, пока вы вовсе не ослепнете. Я в этих случаях становился с правой стороны кокпита так, чтобы свет прожекторов был прикрыт от моих глаз гиком с намотанным на него гротом и смотрел не на теплоход, а на ближний берег. Идите в 5 - 6 метрах от него и вам вполне хватит места разойтись с кем угодно.

Канал между Клязьминским и Пестовским водохранилищами имеет длину 11 километров, а далее вам надо пройти Пестовское водохранилище - 7 км. Здесь тоже - створы по корме и по носу, а также буи, ограничивающие судовый ход. В самом конце водохранилища на правом от вас берегу - деревня с церковью. Это Рождествено - имение А.В.Суворова, там похоронен его отец. Далее два километра канала, и вы - в Икшинском водохранилище. Посреди него пройдете заградво-рота и вскорее, двигаясь по буям, придете к подходному каналу шлюза №6. Если вы пришли к шлюзу

под вечер, то не рассчитывайте, что сегодня вас отшлюзуют. Перед входом в подходный канал справа от вас есть бетонный причал, на котором написано "Не швартоваться". Вы и не швартуетесь, а пройдя весь этот причал, развернитесь так, чтобы яхта стояла параллельно берегу и ошвартуйте нос за кнехт на самом конце этой пристани. А с кормы положите якорь. Мы так стояли не единожды - никто не возражал.

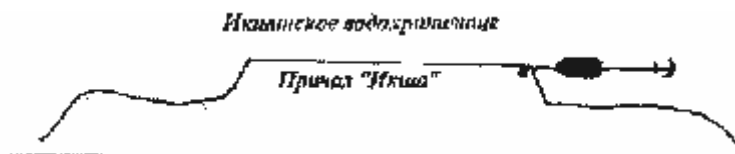


Рис. 1. Стоянка перед шлюзом №6

С утра у вас начнутся заботы, связанные непосредственно со шлюзованием. Конечно, если у вас на яхте есть рация, забот будет намного меньше - вы вызовете вахту шлюза и получите от нее указания - когда и за кем вам заходить в камеру шлюза. Но у большинства яхт раций нет. Плохо также, что перед шестым шлюзом постоять и переждать толком негде. Я обычно осторожно, на самом малом ходу подходил к месту, где левая (по вашему ходу) причальная стенка упирается в берег, шустрый матросик выскакивал с носа яхты на бетонный откос берега (осторожно, бывает скользко!), принимал с яхты носовой и кормовой швартовы и с их помощью оттаскивал яхту метра на три от берега. Хорошо бы ее развернуть, чтобы стоять носом к каналу. Но при этом нос не должен высываться из-за изгиба стенки. Стенка - не для нас!

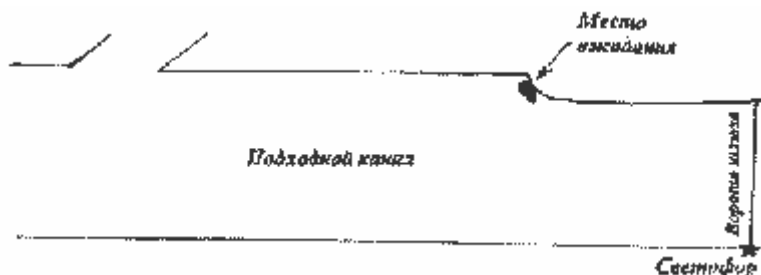


Рис. 2. Ожидание шлюзования перед шлюзом №6

Какие ваши действия дальше? Если у стенки стоит в ожидании шлюзования теплоход, можно сходить к нему, вызвать вахтенного и попросить его связаться с вахтой шлюза и выяснить, какие указания будут вашей яхте. Речники к нам относятся сочувственно и никогда в этом не отказывают.

Если судна рядом нет, можно сходить на территорию шлюза. Охранник скорее всего будет вас не пускать, угрожая берданкой. Но его надо поговорить, и он отведет вас к местному телефону, по которому вы свяжетесь с вахтой и выясните то, что вам нужно. Иногда вам разрешают пройти прямо на вахту. Имейте с собой документы.

Многие капитаны яхт, не долго думая, направляются прямо за входящим в шлюз теплоходом. Что ж, можно и так. Только, во-первых, не забудьте оглянуться назад - а не идет ли там еще один теплоход. При подходе к воротам шлюза следите за входным светофором, и, увидев красный огонь, немедленно отворачивайте - вас в камеру не пускают. Попытаться войти в шлюз при красном огне светофора - верный шанс лишиться прав рулевого или капитана.

Вы направляетесь в камеру шлюза за попутным теплоходом, не зная, пустят ли вас туда. У вас над ухом трещит подвесной мотор, мешая услышать, что говорят по громкой связи со шлюза. Я заранее сажаю одного матроса на носу яхты, там шум от мотора много меньше, он слышит все указания и во всю глотку транслирует их мне.

Входя в камеру, вы должны заранее вывесить кранцы по обоим бортам. Почему по обоим? Во-первых, чаще всего вы не знаете, каким бортом вам придется встать к стенке. А кроме того, возможно, что к вам под борт встанет еще яхта, для которой другого места в шлюзе нет. А хуже того - моторка или катер, хозяева которых чаще всего представления не имеют, что такое кранцы. А также о том, что надо беречь борта - свои и чужие.

Проходя линию ворот, убавляйте ход до минимума - я прямо в воротах глушу мотор или ставлю его на нейтралку. И по инерции двигайтесь к свободному рыму, лучше всего к первому по вашему ходу. Нормальная швартовка - правым бортом, но если там нет свободных рымов - ничего страшного, можно и левым.

Так же заранее вы должны приготовить швартовочные концы, задав их на утки с носа и кормы. Каждый швартов должен быть протянут по борту (которым вы собираетесь подойти к стенке) до миделя яхты и возвращен обратно своим свободным концом. Матрос, стоящий на миделе, накинёт оба швартова серьгой на плавучий рым, и двое матросов на носу и корме возьмут свободные концы на руки. Только сначала посмотрите, как ведет себя теплоход, стоящий перед вами. Он может начать подрабатывать задним или передним ходом, струей от винтов вашу яхту потянет соответственно вперед или назад, и у ваших матросов может не хватить силенок, чтобы удержать ее на швартовах. Поэтому они должны быть готовы мгновенно задать свободные концы за носовую и кормовую утки. Иногда приходится заводить даже по два швартова для верности.

Вы входите в камеру на небольших ходах, а моторки, которых особенно много собирается по выходным дням, несутся, как угорелые, и, возможно, войдя, вы обнаружите, что они заняли все свободные рымы. В этом случае, медленно двигаясь вдоль стенки, громким и уверенным голосом предложите ближайшей моторке отойти от рыма, пропустить вас к нему и встать к вам под борт.

Ну-с, шлюзование началось. Обычно после закрытия ворот по радио подается команда: "Внимание на судах! Начинаю наполнение (или опорожнение) камеры. Следите за швартовками!" Камера наполняется (или опорожняется), соответственно поднимаются (опускаются) плавучие рымы и все суда. в шлюзе. Тут надо побережь борта. Хорошо для этого на яхте иметь два отпорных крюка, т.е. багра, и матросы на носу и корме, одной рукой держа швартовы, другой отпор-никами упираются в стенку, придерживая борт яхты сантиметрах в 20-30 от стенки.

Не позволяйте всей команде сидеть на одном борту, ближе к стенке - яхта закрепится в сторону стенки, и вы можете поломать краспицу на вашей мачте.

Когда подъем или спуск воды окончен, приходится снова следить за впереди стоящим судном; трогаясь с места, оно винтами создает мощную струю, которая также может оторвать вашу яхту от рыма. Особенно следует опасаться толкача, у которого впереди две баржи, ему, чтобы их сдвинуть, приходится давать большие обороты своим двигателям.

Не торопитесь отдавать швартовы - теплоходы идут по камере шлюза, очень медленно набирая ход. Дождитесь, пока корма последнего судна будет у третьего от выходных ворот рыма. К этому времени мотор должен работать на холостых оборотах, тут вы и подавайте команду "отдать швартовы", а потом - "оттолкнуться от стенки". Проследите, чтобы от стенки отошли и нос и корма, и теперь включайте скорость. Направляясь к выходу из камеры, будьте внимательны: в узкости шлюза выходящие суда, особенно "Ракеты" и "Метеоры", разгоняют большую волну, и вашу яхту может бросить в сторону стенки.

А вот выйдя из камеры, прибавляйте ходов, сколько возможно, надо не отстать от впереди идущих судов, тогда вы попадете в следующий шлюз вместе с ними. Впрочем, это зависит от расстояния между шлюзами. Например, между 6-м и 5-м шлюзами всего полтора километра, и вам лучше не торопиться, тем более, что любое судно, приближаясь к воротам шлюза сбрасывает ход до самого малого. Да еще вам надо подождать, пока оно ошвартуется в шлюзе. А вот между 3-м и 2-м шлюзами 43 километра, здесь, как правило, мы не торопимся, все равно за теплоходами нам не угнаться.

Кроме шлюзов в канале имеются еще препятствия, могущие нас задержать - тросовые паромные переправы. Обычно издали видно, какой знак висит над паромом - черный цилиндр, который означает, что троса опущены и вы можете проходить, или красный конус, его называют "морковкой" - тогда следует ожидать. К берегу, как правило встать негде или неудобно, вот и приходится ходить кругами, зря теряя время и расходуя горючее. Попробуйте погромче погудеть в туманный горн, на некоторых паромщиках это действует, и они опускают троса.

Канал им.Москвы и все его сооружения - плотины, шлюзы, заград-ворота - сооружены в 1937 году, но до сей поры находятся еще в приличном состоянии, чего нельзя сказать, например, о Беломоро-Балтийском канале. А здесь вы можете рассчитывать, что техника канала вас не подведет.

Здесь также есть на что полюбоваться. Подходя к шлюзу №3, что уже недалеко от Дмитрова, посмотрите, какие красивые колумбовские каравеллы на башнях этого шлюза. Я даже запомнил фамилию их автора - В.Я. Мовчан.

Идя от Москвы к Волге, надо так рассчитать время, чтобы к темноте придти в Дубну, т.е. за световой день желательно пройти весь канал или хотя бы 5 шлюзов. Потому что ночевать в канале крайне неудобно и даже опасно. И уровень воды меняется и волны от проходящих судов запросто могут сорвать вашу яхту с якорей.

Но если все-таки вы видите, что вам за день канал на пройти, имейте в виду место в канале, где можно спокойно переночевать. После Дмитрова, на 119 км, не доходя белого буя №5, сворачивайте направо в сторону расширения канала. Здесь в канал впадает ручей, а метрах в 50 правее его устья вы можете подойти вплотную к берегу.

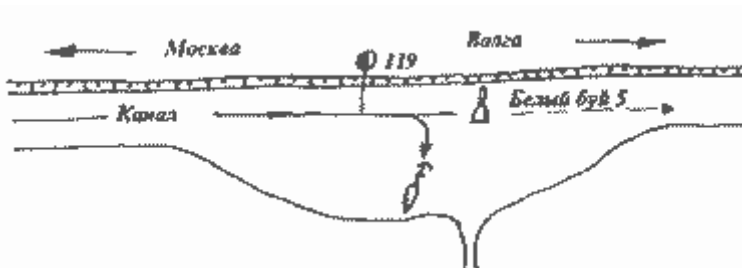


Рис. 3. Расширение в канале

Но ночевать у берега не советую - уровень меняется от работы шлюза и плотины. На якорь можно встать метрах в 20-30 от берега.

Еще одно обстоятельство следует иметь в виду, проходя канал, да и на всем протяжении пути - высоту мостов и надводных линий электропередач. Если ваша мачта имеет высоту в пределах 10 метров, забот у вас не будет, а если выше - смотрите в атлас - там обозначены высоты всех надводных препятствий.

Но вот вы благополучно прошли шлюз №2 и приближаетесь к Дубне. Посмотрите на карту в вашем атласе: здесь расположен перекресток трех дорог: одна - та, по которой вы пришли из Москвы; вторая - налево, в сторону Твери; третья - направо, через шлюз №1, вниз по матушке по Волге. Туда-то нам и надо. Если вы явились к этому шлюзу после 21 часа, вас скорее всего сегодня не пропустят, в темноте маломерные суда не шлюзуют. Тогда направляйтесь к месту ночевки. Выбор здесь небольшой. Если ветер и волна слабые, или их нет, заходите за дамбу, которая идет по левому для вас берегу канала при его окончании, положив якорь, тихонько подходите носом к этой дамбе и швартуйте нос за какое-либо дерево. Если же ветер дует с восточных четвертей, т.е. с Московского моря, то лучше, выйдя из канала, не сворачивать, а пилить прямо к берегу напротив, где стоит огромный монумент В.И.Ленина. Чуть левее Ильича почти любая яхта может ткнуться носом в берег, положив с кормы якорь, а носовой задав за кусты на берегу.

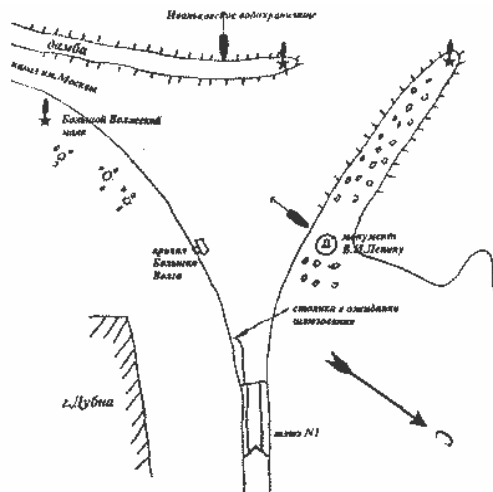


Рис. 4. Перекресток перед Дубной

Разумеется, перед сном надо оттянуть яхту подальше от берега, да неплохо бы развернуть ее носом к воде.

Вообще, если вы любите спать спокойно, не жалейте времени и трудов на организацию ночной стоянки яхты. По молодости лет и недостатку опыта я этим пренебрегал - ткнулся в берег, привязался и - хорош, можно спать. В результате пробуждение часто бывало неожиданным и неприятным. Встали на стоянку - тщательно проверьте: как задан носовой швартов; хорошо ли держит якорь (его надо сильно потянуть в четыре руки), потыкать футштоком и выяснить, сколько у вас глубины под килем, а также с носа и с кормы. Если есть сомнения, заводите еще швартов с носа, положите второй якорь, оттяните яхту подальше от берега и т.д. Ну, а если при всех принятых вами мерах стоянка все же кажется вам ненадежной, что ж - не ленитесь и поищите другую.

И еще одно общее замечание: конечно, и в канале и на Волге вы не заблудитесь: держитесь промеж берегов и придете, куда надо. И все же очень нужно, а в первых плаваниях просто необходимо, иметь лоцманский альбом (правильное его название: "Атлас единой глубоководной системы Европейской части РСФСР"). От Москвы до Калинина и до Череповца - том 2; от Череповца до Санкт-Петербурга - том 3. Заглядывая в него, вы всегда будете знать, где находитесь, сколько прошли, сколько осталось. Где надо держаться только в пределах судового хода, а где можно срезать - глубины в атласе обозначены. И стоянку в незнакомых местах тоже легче выбрать с помощью атласа.

Напротив памятника Ленину есть широкая лестница, ведущая к воде, там можно временно ошвартоваться (лучше всего, где к воде спускаются ступенчатые перила). Оттуда метров 150-200 до бензоколонки.

А дальше - к шлюзу №1. Здесь тоже нет удобного места для ожидания шлюзовки. Я обычно подхожу к правому по ходу берегу, там, где причальная стенка загибается к берегу, на загибе отыскиваю торчащие из стенки арматурины и швартую за них и нос и корму. Поставить яхту надо так, чтобы, высунувшись с носа, увидеть, что происходит на шлюзе. Пойдут из шлюза суда - надо побережь борта. Хотя я надеюсь, что кранцы у вас на бортах привязаны.

Кстати о подвеске кранцев. Большинство яхтсменов крепит кранцы к леерам с помощью так называемого "кранцевого узла". В номенклатуре узлов его нет, но это - комбинация выбленочного и рифового узлов. Держит хорошо, а надо убрать кранец - дернул за ходовой конец, и узел развязался, только не упусти кранец за борт.

Дождались шлюзования. Здесь, в Дубнинском шлюзе наибольшее внимание уделяйте моторкам, их здесь всегда много, и носятся они, как ненормальные, разгоняя волну, сталкиваясь друг с другом. Следите, чтобы в вас кто-нибудь не въехал.

Вот, стало быть, прошли вы и этот шлюз и оказались в Волге. Если быть точным, то теперь Волги, как таковой, уже нет. У вас позади осталось Ивановское водохранилище, сразу за шлюзом №1 начинается Угличское водохранилище и т.д. Только от Волгоградской плотины до Каспийского моря - Волга, а все остальное - водохранилища. Ну, это так - к слову.

Отсюда вы движетесь уже по течению, следовательно, справа от вас фарватер ограждают красные буи, а слева белые. Или кое-где - черные. Все они имеют номера, написанные крупно, и, если ваш лоцманский альбом не очень старый, вы всегда, глянув на номер, будете точно знать свое место.

По правому берегу у вас остается город физиков - Дубна. Делать вам там особенно нечего, но, если хотите подкупить продуктов или отметить на почте крейсерскую книжку, то лучше всего ошвартоваться у пирсов дубнинского яхт-клуба. Мачты его яхт вы увидите с воды вскоре после пассажирской пристани. Пирсы у них - в виде ковша, местные яхты стоят внутри него, а вам, гостям, внутри делать нечего. Подходите снаружи, кладите с кормы якорь, а нос швартуйте за стальные сваи пирсов или за стойки перил.

Имейте в виду, что грунт здесь плохо держит якоря, и какой-нибудь проходящий "пассажир" может шарахнуть вашу яхту волной и разбить ее нос о пирс. Поэтому не оставляйте яхту без присмотра и, пока ваши люди бегают по берегу, оттяните ее подальше от пирса.

Для таких маневров лучше всего швартовать нос яхты "серьгой", т.е. швартов, заданный за носовую утку, обвести вокруг стойки или • дерева на берегу и ходовой конец снова задать за ту же утку. Или за битенг, что там у вас есть на носу. Всегда можно, не выходя с яхты, потравить или подтянуть носовой швартов. Или отдать его совсем, вытравив на яхту.

От Дубны до Углича

Вы отошли от Дубны. Если вам удалось выйти в Волгу с вечера, надо соображать насчет ночевки. У яхт-клуба - нельзя, я уже объяснял: там грунт плохо держит якоря. Ближе от Дубны есть так называемая Комариная щель, это яхтсмены ее так прозвали. Посмотрите в лоцманский альбом: чуть дальше отметки 174 км на левом берегу увидите узкий заливчик. Вход в него достаточно сложный, перед ним - мель, которая каждый год меняет очертания. Поэтому входить надо самым малым ходом, а матрос на носу должен все время промерять футштоком глубину. Зато, войдя в "щель", а она действительно узкая, вы можете воткнуться носом в берег в любом понравившемся вам месте. Якорь можете положить метрах в трех от кормы, грунт здесь держит хорошо.

На берегу - ничего хорошего, с обоих берегов ровное поле, поросшее травой. Кустиков, за которые можно задеть носовой, - и то нет. Для таких случаев мы у себя на яхте держим "чудо-кол" - метровый отрезок стального уголка, заостренный с одной стороны. Вот, если не за что швартоваться, матросик выскакивает на берег с колом и топором, обухом забивает кол в землю и задает за него носовой швартов.

Т.е. это место годится только для того, чтобы переночевать в спокойной обстановке. Но комар здесь имеет место. В достаточном количестве и достаточно злой. Впрочем, это вас ждет по всему маршруту, вы же по воде идете, да на север, как же без комара? Так вот, чтобы спать спокойно, мы каждый вечер проводим операцию "комар". Имейте для этого два куска марли, которыми можно закрыть (с запасом) оба люка, а также репеллент в виде аэрозоли. Перед сном обе марлечки готовим к установке. Вся команда вылезает в кокпит, а последний перед тем, как выйти, обильно кропит репеллентом все помещения в яхте, не забудьте форпик и "гробы". Продукты перед этим прикройте чем-нибудь. Затем этот "последний" тоже выскакивает в кокпит, марля на обоих люках задерживается, и мы все минут 20 кормим в кокпите комаров. Куращие курят, некуращие рассказывают анекдоты.

Затем приподнимаем марлю на заднем люке, все быстро вскакиваем в каюту и марлю снова опускаем. В каюте включается свет, все внимательно оглядывают каюту, добивают оставшихся комаров, и - можно спать спокойно.

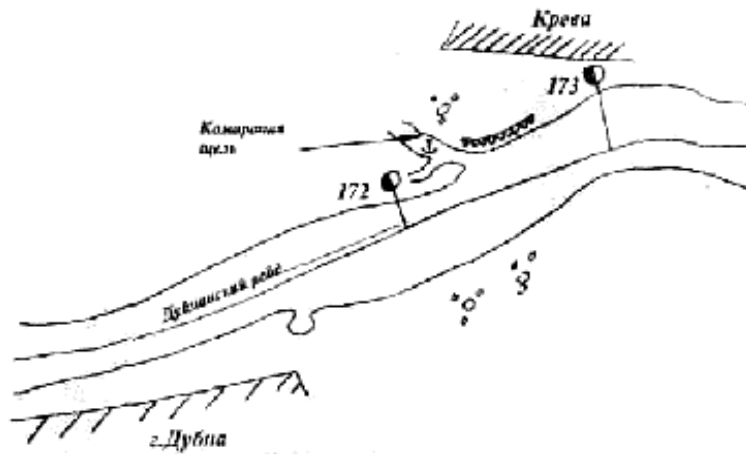


Рис. 5. Комариная щель

Если вы не смогли или не захотели входить в Комариную щель, есть более приятная стоянка - чуть подальше - в реке Дубне, это правый приток Волги, впадает в нее на 175-м км. Ориентир устья Дубны - церковь с колокольней. Река на несколько километров судоходна, но не обставлена, держитесь посередине. А в 200 метрах от устья становитесь под обрыв напротив деревни.

Наутро отправляемся в дальнейший путь. Если ветер для вас подходящий, вздергивайте паруса, если нет - заводите мотор. Способ движения зависит еще и от того, насколько вы спешите. Я, например, когда иду на Онегу, в первые дни стараюсь пройти побольше и иду от света до темноты, чтобы побольше осталось времени походить по прекрасным онежским местам.

Можно, конечно, двигаться и по ночам, но следует иметь в виду оживленное иногда движение теплоходов по Волге. И в команде должны быть люди, имеющие хорошее ночное зрение. Ну, да и спать, конечно, тоже иногда надо. Я, например, с тех пор, как достиг своего, как говорится, "почти трехзначного возраста", по ночам люблю спать. И потом, не хочу вас пугать, но было несколько случаев, когда по ночам и опытные люди на яхтах создавали аварийные ситуации. И даже теряли людей.

Поэтому, двигаясь днем, уже часам к 18 начинаю соображать: где встать на ночевку. Но мне легче - места много раз хоженые, и все бухточки и речки по пути известны. И отмечены карандашом в лоцманском альбоме.

Вот вы идете от Дубны вниз по течению. Река здесь, хоть и называется водохранилищем, но - река. Вот правый берег, вот левый. Двигайтесь между ними, и не заблудитесь.

Через 23 км по обоим берегам будет город Кимры. Если Дубну борзописцы из газет называют городом физиков, то Кимры следует называть городом обувщиков - здесь одна из старейших и крупнейших в России фабрик обуви.

Здесь мост через Волгу, судоходный пролет только один для прохождения и сверху и снизу; и к тому же, оживленное движение местных буксиров, речных трамваев и пр. Здесь лучше всего убрать паруса и, внимательно следя за обстановкой, пройти город под мотором. А дальше - как ветер позволит.

В Кимрах стоять у берега негде, кроме одного места: через полкилометра ниже моста на левом берегу - мосточки для полоскания белья и рыбалки, около них достаточно глубоко. Недалеко на берегу есть колонка с питьевой водой.

От Кимр до Белого Городка всего 16 километров. Тут в Волгу впадает река Хотча, ее правый берег весь мелястый, а левый - это населенка, Белый Городок. Имеет смысл подойти ненадолго, если нужен магазин или бензин. А ночевать не стоит. На ночевку можно встать в бухточке у Калинового Ручья, что на правом берегу около 211-го километра. Примета: берег укреплен бетонными плитами, а на них большая надпись: "База отдыха Калиновый Ручей". Бухточка - чуть не доходя этой надписи. Входить в нее надо осторожно, держась полее и промеряя глубину. А внутри она глубокая, можно встать носом к берегу. Это территория базы отдыха, к нашему брату здесь относятся приветливо.

А еще через пару километров Волга, ранее идущая к западу, сворачивает на 90 градусов - на север. Вскоре после поворота справа перед вами откроется большой залив. Там внутри стоит на вечном приколе большой теплоход, но это не значит, что туда просто войти - вход в залив весь в мелях, и надо искать проход между ними. Если пришло время вам становиться на ночевку, вы лучше пройдите еще 6 километров и подгребайте к правому берегу напротив устья реки Медведицы, обогнув правым бортом два острова, огороженных красными буями. После второго буя пройдите по судовому ходу еще полкилометра, а потом возьмите круто к берегу. Если поискать, можно найти место, где вы встанете носом к берегу. Говорю: "если поискать" - потому, что глубины у берега меняются, в этом году подошел, а в следующем уселся метрах в 10 от берега. Впрочем, если тузик на яхте есть, то можно и не очень рваться к берегу, а встать на якорь, уйдя подальше от судового хода. Не забудьте только на ночь включить стояночный огонь, чтоб кто-либо в вас не въехал.

Берег здесь яровый, т.е. обрывчик на нем, метров 6 высотой. А на обрывчике лес. А в лесу грибы. А еще клещи водятся, следите, чтобы не влез за шиворот.

На 223-м км есть хорошая стоянка около красного буя №100 прямо от которого и надо заходить в эту бухту, которая вовсе и не бухта, а затопленное устье ручья. Заход: идти чуть правее линии створа №37 Городищенского, пока вход в бухту не окажется у вас на траверзе, после чего примите ближе к правому берегу ручья, повторяя все его изгибы. А через 50 метров от входа будет расширение, оно-то вам и нужно. Стоять можно вплотную и к правому и к левому берегу, только имейте в виду, что бухту часто посещают рыбаки и путевые катера, поэтому якорь кладите недалеко от кормы.

Через 8 км, на 230-м км в Волгу впадает река Печухня, вход в нее на карте обозначен, а на местности нет. Я туда не заходил. А еще через два километра по тому же берегу - река Нерль, река прекрасная, и мест хороших для стоянки там много. Надо пройти 94-й красный буй, и вы увидите створ, ведущий в Нерль и речные бакены, по которым можно в нее войти. Не забудьте, что здесь вы пойдете против течения - белые бакены будут у вас справа, красные - слева. Здесь неплохая рыбалка.

Вскоре у вас по правому борту останется пристань Новоокатово, здесь иногда встают туристические теплоходы, здесь же - бывшая усадьба Д.И.Фонвизина, а теперь - дом отдыха имени него. Ночевать здесь не очень удобно, но с давних пор у многих яхтсменов имеется традиция (неизвестно, откуда пошедшая) - на траверзе этого дома отдыха принимать по стопарику. Нравится вам эта традиция - можете ей воспоследовать.

Я больше люблю ночевать в длинной бухте (вернее - это устье реки Ламенки) у деревни Авсерьгово. Тут стоит красный буй №81. Надо свернуть с судового хода, не доходя метров 70 - 80 до этого буя. Направо, разумеется. Иногда на входе в бухту выставляются две вехи, а иногда нет, тогда держите на середину входа. Пройдя вход в бухту, идите к противоположному берегу и там, свернув направо, двигайтесь метрах в 15 от берега и, почти не сворачивая, выйдете на берег, поросший сосновым лесом. Здесь метровый песчаный обрывчик, вот около него и ищите подход к берегу. Дальше, вглубь бухты ходить бесполезно - берега мелястые. Здесь сосновый лес, но, если вам захотелось грибов - надо уходить подальше, т.к. у самого берега - излюбленная рыбацья стоянка, и все вытоптано.

Через 4 км после этой бухты вы пройдете под Кашинским железно^ дорожным мостом. Судоходный пролет - один в обе стороны. Подходя к мосту, внимательно следите, не идет ли кто вам навстречу. Теплоход увидите издали, а вот "Метеор" или "Ракета" могут примчаться внезапно, так что держите поближе к правому быку моста.

Сразу за мостом с левого берега в Волгу впадает река Кашинка, она судоходна, но я в ней не бывал и ничего сказать не могу. Кроме того, что на ней стоит город Кашин, где раньше производилась самая противная в России водка. Говорят, теперь у них технология поменялась, водка стала лучше.

Здесь же начинается Калязинская излучина, где на левом берегу за деревней Воскресенское есть три чудные бухточки с приглубым берегом, очень удобные для стоянки. Входить в любую из них посередине и сворачивать влево, стоять будете носом в берег. Рыбалка, грибы, ягоды. Бухточки обозначены на картах атласа.

Во время Московской крейсерской регаты многие гонщики делают здесь, на излучине, срезку - на 251-м км проходят к г.Калязину между двумя большими островами, сэкономив около 2-х километров. Но в обычном плавании я бы этого делать не стал - глубины в проливе не обозначены, чтобы пройти, надо хорошо знать место.

А заканчивая обгибание излучины, впереди увидите город Калязин и около него - колокольню, торчащую прямо из воды. Тут, конечно, идут в ход все фотоаппараты и видеокамеры, тем более, что позади колокольни, на берегу, видна гигантская спутниковая антенна, в контраст колокольне.

В Калязине можно купить продукты и бензин, а также набрать питьевую воду. Удобнее всего встать у пристани речных трамваев на траверзе красного буя №72А. Но не вздумайте сворачивать прямо к этой пристани - пересчитаете фальшкилем фундаменты затопленных домов. Надо от буя пройти метров 200 и потом прицелиться носом яхты по линии одной из улиц Калязина, лучше всего напротив каменной лестницы, ведущей к воде. А потом, в 20 метрах от берега, сверните направо, и - назад к пристани. Надо встать сбоку от нее так, чтобы нос вашей яхты не высовывался - речные трамваи подходят частенько. Они в этом городе - основной вид транспорта.

Калязин - довольно древний город, но ничем особым не знаменит, кроме производства валенок. Впрочем, если кто-либо из вашей команды интересуется российской историей, то можно посетить краеведческий музей. Там хранится Евангелие, которое подарил здешнему монастырю Иван Грозный, бывавший здесь.

Выходить обратно на судовый ход - таким же образом, как вы и входили, т.е. по створу городской улицы..

Прошли мы с вами Калязинский плес, после него Волга круто сворачивает направо, а судовый ход уходит к левому берегу. И вот тут - прекраснейшее место для стоянки - устье речки без названия у дер. Заволжье, почти на траверзе 65-го красного буя. Войдете посередине, свернете налево, и яхта упрется носом в песчаный пляжик. Купанье, рыбалка, грибы... Бухточка видна на карте.

Есть и еще стояночка напротив этой речки и чуть ниже - речка у дер. Мицеево. Там надо уйти метров на 200 вглубь речки и свернуть налево. Разумеется, входя в такие речки, бухты, ход - самый малый.

Дальше почти до Углича судовый ход идет от берега к берегу, но он везде обставлен буйами и створами. Практически в любом месте у вас и по носу и по корме видны створные знаки.

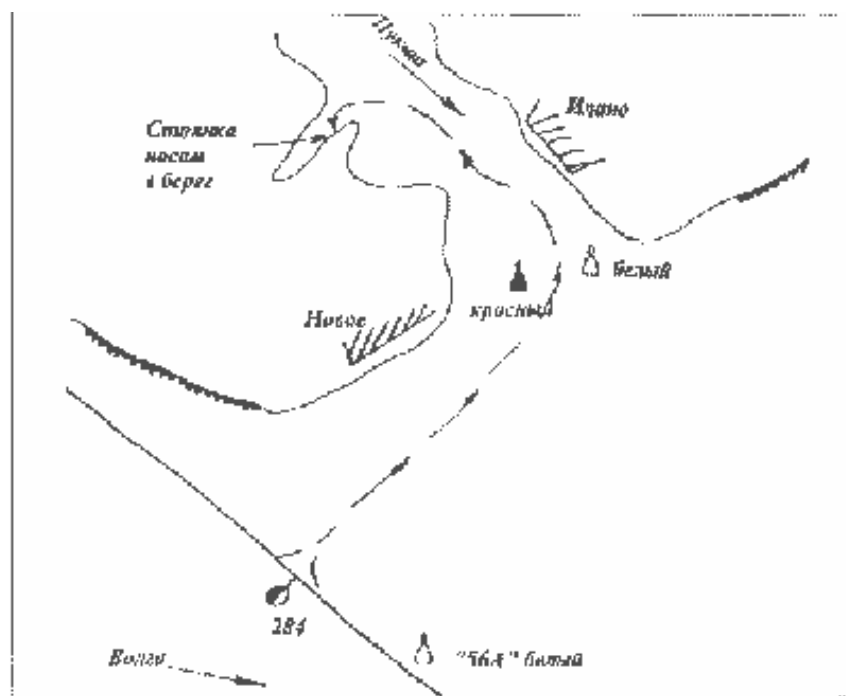


Рис. 6. Стоянка в р.Пукша

Из известных мне мест стоянки могу указать такие:

1. 271 километр - устье р.Нерхатки, ее левый яровый берег под дер. Дулепово. В деревне есть молоко.
2. 281 км. в речке Скоморошке у дер. Прилуки. Если пристань в речке еще стоит, то встать можно за ней, а если нет, то будет хорошо видно место, где она была, на левом берегу, метрах в 150 от устья.

3. На 285 км есть боковой судовой ход, ведущий в реку Пукшу. Вход в ее устье обставлен парой буев. Пройдя вверх по Пукше полкилометра, увидите слева большую бухту, вот туда-то ходить не надо. А еще метров через 150, тоже слева увидите маленькую бухточку, метров 15 шириной - она глубокая. Войдя, буквально через 10 метров сверните круто влево и кладите с кормы якорь. Яхта уткнется носом в песок на берегу. А с обрывчика будет прекрасный вид на Волгу. Там же вечером и костерок.

4. А напротив Пукши, с правого берега впадает в Волгу река Де-мковка. В нее надо сворачивать, пройдя траверз белого буя №56. Входите посредине, поглядывая на воду: здесь рыбацьи угодья, можете увидеть поплавки сетей, переметов и пр. Сразу же после входа у вас по правую руку будет видна песчаная коса. Целясь в ее левую сторону, также подойдете носом к берегу. Сам берег за пляжем - неважный, болотистый. Но рыбалка богатая.

Есть в этих местах и еще стояночки, да вы уже близко к Угличскому шлюзу - пора вам туда - шлюзоваться.

Вот вышла ваша яхта на широкий Угличский плес. Судовой ход пойдет вдоль правого берега, но яхта с осадкой не более 2-х метров может спокойно сделать срезку вдоль левого, все-таки километра полтора выгадаете. Тем более, если дело идет к темноте, а в темноте вас шлюзовать не станут, здесь есть где спокойно переночевать. Можно зайти в речку Мимошно и метрах в 100 от устья встать к ее левому берегу (за церковью). А можно и не заходить, а ошвартоваться прямо у ярового берега под деревней Котово. Или под створом №14 Сено-пункт, стоять можно прямо у берега, только здесь уже близко судовой ход, и волна от проходящих судов ночью будет вас беспокоить.

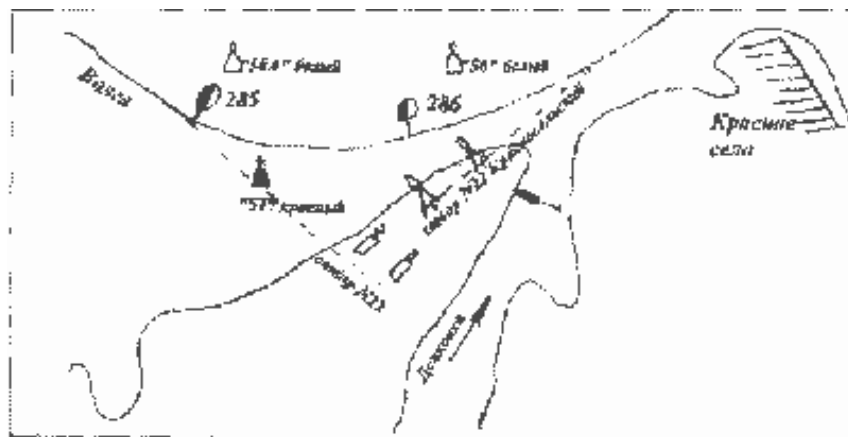


Рис. 7. Стоянка у Красносельских створов

Если вы хотите побывать в городе Угличе до шлюзования, входите в ручей около дер. Камышево и становитесь к его правому берегу у мостков. Камышево - пригород Углича, в 100 метрах от ручья - остановка городского автобуса.

Сообщаю вам место, куда ходить НЕ НАДО. Называется оно Грехов ручей. В нем на высоте 5 метров тянутся провода местной высоко-вольтки. Вообще, входя в любую речку или ручей, смотрите не только вниз, но и вверх.

Далее вам предстоит шлюзование. Порядки здесь строгие - не вздумайте войти в камеру без команды - сразу выгонят. Удобного места для ожидания здесь тоже нет. Конечно, лучше всего заходить в подходной канал сразу же за идущим в шлюз теплоходом и потихоньку двигаться к воротам шлюза - есть шанс, что вам скажут по радио:

"Яхта, заходите в камеру, правый борт, второй рым". Или иные борт и рым. Тогда - по газам, и - на указанное место. А если нет, то на правом берегу канала, метрах в 200 от ворот стоит белый столбик, а на нем доска, на которой ничего не написано. Вот к этому столбику и швартуйтесь осторожно, положив при подходе якорь метрах в 5-6 от кормы. Матросу, стоящему на баке с носовым швартовым, не разрешайте прыгать на берег, а велите осторожно слезть - о камни можно переломать ноги. И ждите команды.

На обратном пути в этом шлюзе всё так же, только столбик будет у вас слева.

Отшлюзовались, вышли из подходного канала. Справа у вас открывается вид на прекрасные угличские соборы. Хорошо виден храм Дмитрия "на крови", построенный на том самом месте, где убили царевича Дмитрия. Или он сам убился, - неизвестно до сих пор.

Храм вы еще с воды увидите - у него синие купола, усыпанные звездами. Часть соборов использована под музеи - можете посетить. Если у вас на яхте нет желающих на экскурсию, тогда - влево по судовому ходу. А если экскурсия нужна, тогда - проблема со стоянкой. Вообще-то, под собором с зелеными куполами есть пожарная пристанишка - небольшая, но очень высокая, вылезать на нее неудобно, зато все угличские достопримечательности (в т.ч. магазины) рядом. Я бывало, стоял у этой пристанишки, и никто меня оттуда не гнал. А может просто некому было?

А в других местах, прямо у берега стоять неудобно, особенно при навальном ветре и волне.

При крайней необходимости можно залезть за пассажирскую пристань, пара яхт сможет там встать. Только надо сходить на пристань и попросить разрешения у сторожа постоять до утра. Обычно разрешают постоять до смены, а смена у них в 7 часов утра.

Бензоколонка в Угличе очень далеко от воды.

Начинали вы свой путь в Московской области, прошли большую часть Тверской, а сейчас вы уже в Ярославской. Но это - далеко не последняя область на вашем пути.

От Углича до Череповца

Вот город Углич остался у вас позади. Дальше, километров 30 до Мышкина, Волга не широка - метров 700.

Ближайшее удобное место для стоянки - река Корожечна, впадает в Волгу с левого берега на 315-км. Стоянка у ее левого берега, метрах в 20 выше дер. Алтыново. Стоянка хорошая, носом в берег, только шумновато, около Алтынова - дом отдыха.

Река Постная тоже впадает в Волгу с левого берега. При заходе надо брать как можно правее и искать место для стоянки у левого берега Постной.

Одно из моих любимых мест для стоянки - безымянная бухта на левом берегу Волги на траверзе 30-го красного буя (332 км). При входе в бухту, левее его середины, из воды торчит каменный огунок, надо входить метрах в 6 правее него и сразу сворачивать круто вправо. Стоять можно носом вплотную к песчаному берегу, носовой швартов можно задать за корни сосны, торчащие из песчаного обрывчика. Здесь следует иметь в виду, что уровень воды изрядно меняется - недалеко плотина и шлюз. На ночь оттянитесь от берега метра на 2. Поднявшись на невысокий, метров 5, обрывчик, вы обнаруживаете сосновый лес с полянками, где в хорошие годы бывает уйма земляники. Здесь приятно, но в выходные дни приезжает много туристов.

Есть стояночка на 336-м км по левому берегу Волги в безымянной речке напротив дер. Костенево. Есть также речушка на 342-м км, тоже на левом берегу, не доходя Мышкина. Там в устье речушки грузят песком баржи. Надо осторожно пройти под самым бортом баржи, а если ее нет, то под плавкраном, затем взять полее и, войдя в узкость, сразу свернуть к правому для вас берегу. Там тихо. Пройдя по берегу речушки метров 40, вы попадете на шоссе, где можете остановить машину и купить бензин. А бензоколонка в Мышкине, но плохо с подходом к берегу. А бензин брать надо - до Рыбинки вы его нигде не возьмете. Если подопрет, в Мышкине пройдите метров 50 после пассажирской пристани, станьте на якорь метрах в 10 от берега и переправляйте на тузике людей и канистры.

Весьма приятное и спокойное место для ночевки - Охотинская бухта. Бухта хорошо укрыта от ветра и волны. Она на правом берегу Волги на 347 километре. После Мышкина надо пройти вниз по Волге еще километра три, и прямо к бухте вас выведет створ №6 Охотин-ский. Миновав вход в бухту, пройдите еще метров 40 и сворачивайте круто влево, к отдельно стоящей на откосе березе. Якорь надо положить подальше - грунт здесь держит неважно. Зато какой отличный пляжик при выходе в Волгу! А еще при входе в бухту есть на другом берегу деревянный причальчик; можно встать к самому его концу (сбоку - мелко) и, пройдя метров 200 по берегу Волги, обнаружить родничок с чистой водой. Он неглубокий, поэтому, кроме ведер, возьмите с собой кастрюльку, чтобы удобней было набирать воду. А если у вас есть время - сделайте здесь дневку и отправьте экспедицию в лес за бухтой, грибов наберете по потребности.

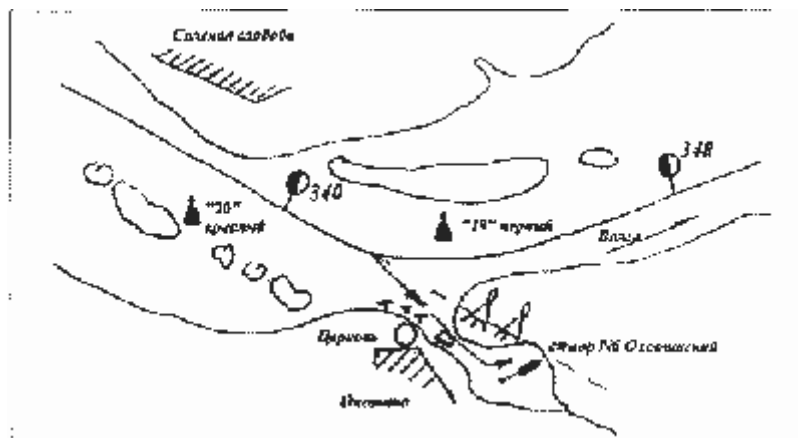


Рис. 8. Охотинская бухта

Еще стояночка имеется на 359-м км у белого буя №11 напротив деревни Вздыхайлово. Вход в ручей с Волги просматривается плохо, входить только в светлое время. Кроме того, следует помнить, что вы уже вышли на уровень Рыбинского водохранилища, а он - этот уровень - меняется по годам. Ручей неглубокий, иногда в него не войти.

Здесь Волга начинает уже разливаться широко, но не советую вам уходить с судового хода даже на 10 метров - будете сидеть. Есть места с глубинами 0.7-0.3 метра.

Когда я говорю "есть стояночка", я имею в виду, что место укрытое от волны с судового хода; что можно встать носом к берегу, что народа здесь мало или вообще нет. Т.е. переночуете спокойно.

А вскоре ваша яхта пройдет под железнодорожным мостом. Здесь два судоходных пролета для прохода в разных направлениях. Нужный для вас проход вам укажет красный знак на ферме моста. На левом берегу - железнодорожная станция Волга, из которой можно уехать прямо в Москву, здесь многие команды производят полную или частичную смену экипажей.

После моста судовый ход свернет к правому берегу - к деревне Ивановское. Там есть створные знаки, но сразу вы их не увидите, а держите на церковь - она видна издали. Там есть ручей Ивановский, в нем стоять можно, но уж очень людно - он между двух деревень.

На траверзе этого ручья вы увидите первый большой озерный буй - здесь кончается речной и начинается озерный участок Рыбинского водохранилища.

Вы вышли на этот крупный водоем, созданный человеческими руками. Плотины, перекрывшие Волгу и Шексню, были созданы перед самой войной, и до 1947 года продолжалось наполнение водохранилища. Вам следует иметь в виду, что оно расположено на перекрестке циклонов, возникающих в европейской части России и поэтому часто бывает беспокойным. Для больших теплоходов это опасности не представляет, а вот яхтсменам надо держать ухо востро. При шквалах и штормовых ветрах волна здесь бывает более 2-х метров высотой. Кроме того уровень водохранилища тоже меняется - разница бывает до 2.5 метров в течение навигации. А также надо считаться со сгонно-нагонными изменениями уровня, например, при южных ветрах, длящихся несколько дней, уровень в южной части Рыбинки может понизиться на метр.

От деревни Ивановское держитесь вдоль правого берега - он обрывистый и приглубый. На 378-м км начинается мерная миля - 1852 метра, она обозначена двумя секущими створами, здесь можете проверить ваши приборы - лаг и счетчик миль.

Два ручья по правому берегу - Шепелевский и Котинский, конечно, очень хороши для стоянки, но, во-первых, при входе в оба ручья каждый год намываются песчаные бары, и не всегда через них войдешь; а, если войдешь, тебя постараются оттуда выгнать местные частные владельцы земли. Почему будут выгонять - это второй вопрос, но выгонять будут обязательно.

Так что, лучше вы пройдите еще пару километров и сверните в Петраковскую бухту на 380-м км напротив 78-го черного буя. Да вы ее и без примет не пропустите - вход в нее широкий, на одном берегу, справа от вас видна пристанишка, туда "Метеор" подходит, а напротив - база отдыха. Подход к пристани обозначен вехами. Встать можно за пристанью метрах в 10, там у берега стоит железный понтон. Или же в конце бухты сворачивайте направо, в ручей - не широкий, но глубокий. Там поищите приглубый берег на первых 30 метрах справа. Вглубь ручья ходить не надо - через него идут низко висящие провода.

Здесь неплохо и постоять и отдохнуть. В дачном поселке есть колодец с хорошей водой. Бензина и продуктов вы здесь не купите. Если уж дозарезу чего-то надо, то отсюда в Рыбинск ходит автобус. Но ехать долго.

Основная роль этой стоянки в том, что отсюда начинается большой переход через Рыбинское водохранилище. Я несколько раз переходил через Рыбинку ночью, и мне это не очень понравилось, особенно при беспокойной погоде. Поэтому мы утром встаем так, чтобы выйти не позднее 5 часов утра, рассчитывая к темноте прийти в Череповец или, в крайнем случае, в Вычеловскую бухту, яхтсмены прозвали ее Комариной бухтой. Это км 40 не доходя Череповца.

Переходя водохранилище, я имею в виду и еще несколько пунктов укрытия: река Согожа, речка Маткома в деревне Гаютино, бухта в поселке Мякса. Но, чтобы попасть в любое из этих мест, надо на изрядное расстояние свернуть со своего пути. Жалко времени на это. Конечно, если припрет, то жалеть времени не надо, а надо скорее удирать туда, но, лучше, если вы не проспите, выйти спозаранок и за световой день пересечь всю Рыбинку.

Если вам пришлось зайти на ночевку в реку Согожу, то следует знать, что километрах в 8 от устья на ней стоит городок Пошехонье. Чуть не доходя города по правому от вас берегу - мосточки, от которых 200 метров до бензоколонки.

Как через Рыбинку ходить? А очень просто. Смотрите карту, смотрите на ветер, смотрите на буи. От Петраковского ручья до Череповца 160 километров. Случалось мне все эти километры промолотить за день. А случилось иначе: однажды, по пути в Москву, мы проходили Рыбинку 4 дня. Это - как она пропустит. Можно об этом прочитать в моей первой книге (под названием "Записки яхтсмена").

Стало быть, стартовали вы в 5 часов утра. Из Петраковского ручья лучше выйти на моторе, а там - смотрите на ветер. Если он слаб, а рано утром это бывает часто, то под мотором лучше пройти начало пути - острова Копрпнский, Трясье, Шумаровский. Поровнявшись со створом-тройником Бабынь Горы, будьте внимательны: здесь пересекаются несколько судовых ходов, посмотрите на карту. А далее - будьте еще внимательнее - ваш путь идет через затопленный город Мологу -четко придерживайтесь линии буюв, иначе пересчитаете килем фундаменты домов.

Когда встанете на основной, 63-й судовой ход, поднимайте паруса. Чаще всего я выходил в плавание во второй половине июня, и мы заставляли на Рыбинке устойчивые ветра южных четвертей, т.е. для нас попутные, причем не сильнее 2-х - 3-х баллов. Тогда мы ставили спинакер и спокойно двигались 3-х - 4-узловым ходом. Хорошо, конечно, когда видимость хорошая, буи на Рыбинке стоят довольно далеко друг от друга. Когда пасмурно или дождь, трудновато бывает углядеть следующий буй. Но есть ведь еще и такая вещь, как компас.

А 63-й судовой ход идет почти в одном направлении и прямо на север. Номера на буюх здесь тоже крупно обозначены белой краской и прочесть их можно издали.

Первую половину дня вы будете удаляться от берегов и какое-то время их не видеть. А после середины дня впереди и справа покажется Мясинский берег, и по мере приближения вы увидите Мясинский щелевой створ. Здоровенные красные знаки на берегу. Держа по этому створу, вы приближаетесь к берегу, а потом судовой ход плавно повернет от него.

Плавание по Рыбинке, еспнй обстановка спокойная, довольно однообразно. Заскучав, не забывайте поглядывать на небо. Конечно, рыбинские шквалы - это не глобальный катаклизм, но лучше их не прозевать, а при подходе шквала - поубавить парусов: зарифить грот, стаксель поменьше поставить. Спинакер, конечно, убрать.

Вот вы миновали траверз поселка Мякса. Его двухэтажные дома на высоком берегу видны издали. В случае необходимости можно свернуть туда от 29 черного буюа и там переночевать. Только учтите ветер - бухта в Мяксе открыта для восточных ветров, и при северных там тоже будет неспокойно. Не ищите створных знаков, обозначенных на карте - их давно уже нет. Увидите пару буюв близко к бухте, на них и держите. А между буюами и берегом судовой ход идет между здоровенным камнем и грудкой небольших камней. Держите поближе к грудке. В поселке есть магазины, есть почта, откуда можно связаться с Москвой, и можно разжиться бензином.

Если у вас нет ни желания, ни нужды заходить туда, проходите 29-й буй и терпеливо отсчитывайте следующие, пока не поровняетесь с 38-м черным. Посмотрите на часы: если день идет к концу, т.е. 18 часов уже есть, я не советую вам идти дальше до Череповца - вам придется ночью идти по Шексне с оживленным движением и тысячами городских огней. Да и усталость у вас уже накопилась, а усталые люди часто делают ошибки, которые могут дорого обойтись.

Лучше прямо от 38-го буюа сворачивайте направо - на 90 градусов по компасу и вскоре увидите по курсу красный буй, стоящий посреди входа в Комариновую бухту. А, подойдя поближе, разглядите на берегу бухты, среди леса, прямоугольные знаки несветящего створа. Держитесь на его линии, и вы войдете в Комариновую бухту. Она имеет два рукава - вправо и влево. Вправо - к деревне, я предпочитаю уйти влево. Сворачивать надо сразу за красным буюем, на который вы шли, и двигаться посреди рукава. Двигайтесь медленно, особенно при свежем северном ветре, он сгоняет воду в северной части Рыбинки, и глубина уменьшается на 50 - 60 см, а для Комариной бухты этого достаточно. Однажды я свободно вошел туда, а наутро с трудом продирался к выходу через мели.

Пройдя по рукаву метров 300, вы огибааете небольшой мысик справа и за ним ищите место, где яхта подойдет близко к берегу. При этом не забывайте взглянуть вверх - мачта может упереться в толстые ветки сосен. Может быть придется сделать несколько подходов - глубины меняются.

В своих плаваниях я вожу на яхте трехметровый трап - прочную доску с набитыми на нее брусками-ступенями. На ходу этот трап крепится по борту вдоль леерных стоек и никому не мешает, а на стоянках - неоднократно себя оправдывал: часто яхта упирается килем в мель, не дойдя до берега метр-другой. Тут баковый матрос в сапогах или без штанов лезет в воду, крепит на берегу носовой швартов, а потом принимает с яхты трап, по которому мы ходим на берег "яко посуху".

Наутро, собравшись, можно двигаться к Череповцу, тут уже недалеко. Выйдите опять к 38-му буюу, и - на север, но вскоре судовой ход плавно повернет к западу, а километров через 6 - опять на север. Здесь фарватер не такой прямой, как посреди Рыбинки - изгибается, и прошу вас: постарайтесь все же следовать ему, иначе сядете.

Около 42-го красного буюа на карте обозначен хороший ориентир -притопленная церковь Любец. Хороший ориентир... был! Церковь рухнула, остался маленький островок из обломков, ориентиром служить не может. Не ломайте глаза в его поисках.

Есть запасной судовой ход вдоль восточного берега Рыбинки, но он действует и обставляется только в годы, когда уровень Рыбинки достаточно высок. Вы знаете, какой уровень в этом году? Нет? Я - тоже. Следуйте по основному ходу.

"Город химиков и металлургов" (это - опять газетный штамп) Череповец вы увидите очень издали - километров за 20. Т.е. не сам город, а огромную тучу дымов различных цветов, которые испускают упомянутые химические и металлургические производства. Картина удручающая, местным жителям не позавидуешь. Следует иметь в виду нехорошую привычку предприятий Череповца в результате аварий выпускать в Шексню и, следовательно, в Рыбинское водохранилище различные вещества, например серную кислоту, фенол и т.п. Лучше не пейте воду из-за борта в Рыбинке.

Вскоре, обогнув правым бортом остров Ваганиха, вы замечаете, что озерные буи кончились и начались малые - речные: это вы вошли в реку Шексну. Здесь прошу вас быть внимательными: движение, как на Садовом Кольце. Дело в том, что на причалах череповецких металлургического завода и ПО "Аммофос" загружаются и разгружаются суда, часто подходят и отходят. Не говоря уже о пассажирском и грузовом портах, теплоходиках местного сообщения и пр. Т.е. глаза у вас должны быть не только на лице, но и на затылке.

А пройти по Шексне вам надо около 12 километров, пока вы сможете свернуть в реку Ягорбу, разделяющую город на две части. Почему в Ягорбу? Во-первых, здесь можно хорошо встать к бетонной набережной. А во-вторых - до всего близко: магазины, вода, телефон, бензин. Бензин очень часто продают на стоянке мотолодок за мостом через Ягорбу. А уж если нет, то километра полтора вам придется отмотать с канистрами вправо от моста. Газовые баллоны тоже недалеко заправляют. Местные жители вам все покажут. Также за мостом через Ягорбу имеется магазин "1000 мелочей". Название неправильное - мелочей там гораздо больше тысячи. В частности - очень богатый выбор инструмента.

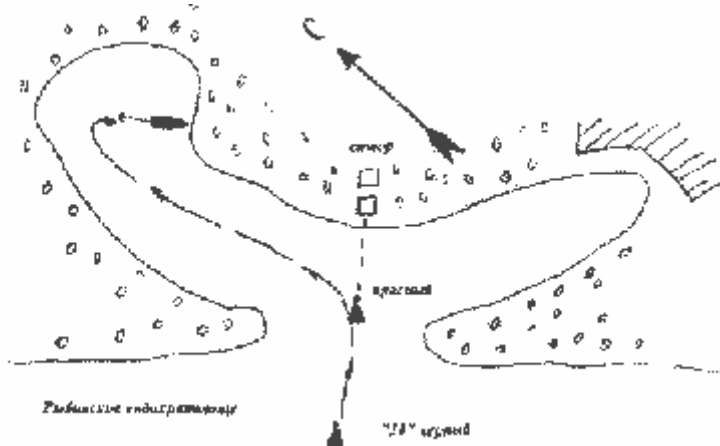


Рис. 9. "Комариная" бухта

Ночевать здесь, у набережной, я бы вам не советовал - слишком уж тут оживленное движение, яхту все время подхлестывает и раскачивает волна от проходящих судов. Да и вообще, ночевать посреди города не очень приятно. На ночевку я обычно уходил либо к причалу Кабачино у другого берега Шексны, он в виде буквы Т, и за его перекладной можно хорошо стоять, либо, если позволяло время, возвращался к устью Шексны, сворачивал направо в реку Суду (она судоходна и обставлена), и еще раз направо, в речку Торовку, она же канал, ведущий к промпорту ПО "Аммофос". Еще с реки Суды вы увидите мачты яхт, стоящих у берега - здесь череповецкий яхт-клуб. Швартоваться удобно у вышки для прыжков в воду. Здесь, в яхт-клубе, в будние дни почти никого не бывает - тихо. Я обычно разыскивал сторожа и докладывал ему, что, мол, яхта из Москвы просит разрешения переночевать. Разрешают с полным удовольствием.

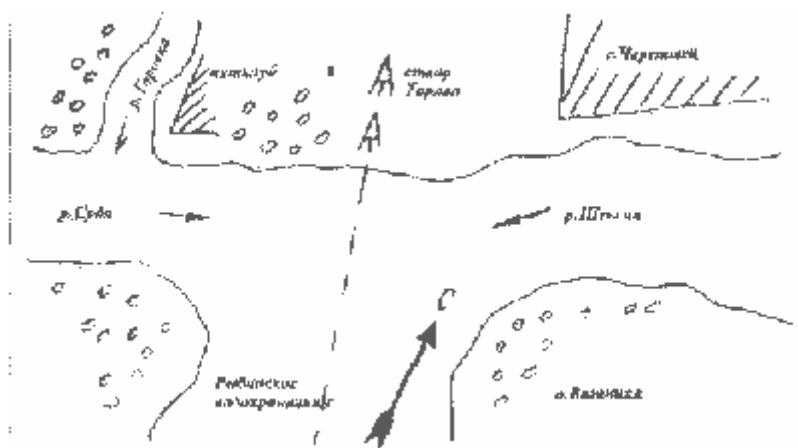


Рис. 10 Подходы к я/к "Торово"

Это место называется Торово. Иногда, чтобы не делать лишних концов, я сюда направлялся прямо с Рыбинки, здесь ночевал, а наутро отправлялся в Череповец, закупал все, что нужно, потом двигался дальше.

От Череповца до Вытегры

А что дальше? Дальше - 55 километров по Нижней Шексне, судоводительский ход здесь узкий и извилистый, а сразу за судовым ходом - мели - где мягкие, а где и каменистые. Еще когда я ходил на яле с осадкой полметра, мне случалось, отойдя от судового хода на 5 метров, загромыхать по камням.

Имейте в виду, что вы здесь движетесь против течения. Течение здесь слабое, просто следует знать, что красные буи у вас слева, а белые - справа. Постоять на этом переходе особенно негде, да и ни к чему - пять с небольшим часов хода, и вы прибываете в город Шексню, где вам предстоит шлюзование.

Это будет шлюз №7 уже Волго-Балтийской речной системы или, как его называют, Волго-Балта. Этот речной путь существует с 1964 года. Он заменил старую Мариинскую систему, которая служила более 150 лет. Нам частенько надоедает прохождение семи шлюзов Волго-Балта. Но мы забываем, что в Мариинской системе судам приходилось шлюзоваться более 30 раз. Шекснинский шлюз №7 двухниточный, это значит, что две камеры его идут параллельно. Здесь вам придется причалить к правому по ходу берегу, пройти на территорию шлюза, разыскать диспетчерский участок и узнать там: надо ли оплачивать шлюзование. А если не надо, то договориться о порядке вашего прохождения шлюза: когда, за кем, в какую нитку.

Если после шлюзовки вы хотите произвести какие-то закупки, то, выйдя из шлюза, сверните направо и, подойдя к пассажирской пристани, ошвартуйте яхту сбоку нее бортом. Поставьте яхту так, чтобы нос не высовывался за уровень пристани, и посылайте людей в магазин.

Город Шексна, так же как и Череповец, ни с исторической, ни с эстетической точек зрения особого интереса не представляют. Города, существующие только благодаря промышленности в них.

Яхту здесь без присмотра оставлять нельзя (как, впрочем, и в других обитаемых местах).

А произведя закупки, возвращайтесь на основной судовой ход и, пройдя разлив после шлюза и плотины, вы обогнете крестовый поворотный буй и окажетесь в Средней Шексне. Есть тут и буи, есть и створы, но чем хороша эта Средняя Шексна, это тем, что она широкая и почти от берега до берега - глубокая. Берега красивые - холмистые и лесистые. На карте у берегов обозначен затопленный лес, а иногда и на местности видны торчащие из воды коряги. Но ширины хватит и для лавировки, и, там более, для движения одним галсом. Не припомню случая, чтобы мне пришлось здесь идти под мотором.

Насчет стоянок. Иногда я сворачивал в широкую и тихую реку Ирдомку - правый приток Шексны. Заходить в нее следует, держась в 20 -30 метрах от ее правого берега (карту посмотрите), а, поровнявшись с обломками причала, можно уже гулять по всей ширине реки. У левого берега Ирдомки - база отдыха Череповецкого метзавода, у берега стоит дебаркадер. Иногда там разрешали постоять, иногда - нет. Тогда я уходил метров на 500 вверх против течения и недалеко от берега становился на якорь. У какого берега? А у того, который прикроет вас от ветра. Я обычно описывал циркуляцию диаметром метров 20 и посередке нее становился на якорь, убедившись, что глубина достаточна. Якорный конец крепим на носу, и яхта сама развернется носом к ветру.

Вообще, ночевка на одном якоре, если он хорошо держит - вещь неплохая. Надо только следить, чтобы якорь пошел в воду как следует, т.е. не швырять его, как попало, а чуть притормаживая рукой якорный конец, чтобы он не захлестнул за лапу якоря. Неплохо также на самом малом ходу положить якорь с кормы и, убедившись, что якорь забрал, перенести якорный конец на нос.

В километре выше устья Ирдомки на Шексне стоит пассажирский причал Ирма. Оттуда тоже близко до упомянутой мной выше базы отдыха. Там есть магазин, бар, питьевая вода. Есть также сауна, но это - уже предмет отдельного разговора с местным начальством. А ночевка у этого причала плохая - судовой ход близко, волна будет ночью лупить по вашей яхте.

Несколько выше по Средней Шексне случалось мне стоять у при-топленной баржи рядом с причалом Аристове. Не советую только делать это в выходные дни - спокойствия не будет: на берегу идет повальная пьянка. А также имейте в виду, что судовой ход близко: разверните яхту носом к воде и оттяните ее от баржи подальше.

Иногда мне случалось зайти на ночевку в устье реки Камешницы -правый приток Шексны, впадает в нее на 629-м километре. Заранее вас предупреждаю, что подходов к берегу здесь нет - ночевать придется на якоре. Зато - тихо и спокойно. Входите в реку на 250-300 метров и посередке становитесь на якорь. Я сюда заходил, если дело шло к вечеру. Почему? А потому, что через пару километров начинается Сизьминский разлив - водоем широкий и, как бы это сказать? - не всегда уютный. Здесь частенько гуляют свежие ветра и разгоняют короткую и крутую волну, бывает до 1.5 метров. А буи и створы довольно далеко друг от друга, поэтому ночью, да при плохой видимости я бы не хотел идти через этот разлив.

Когда-то московская яхта "Тишина" ночью потеряла здесь ориентировку и нанизалась на торчащее из воды бревно. Что с ними потом было - это к моему повествованию не относится. Я только скажу вам, что на Волго-Балте, так же как и на Волге, я стараюсь избежать ночных переходов. Также бывали неприятные случаи. Здесь погибла московская яхта "Удача", столкнувшись ночью с сухогрузом. И человек погиб. В мою задачу не входит разбор аварийных происшествий, скажу только, что днем этого бы не произошло.

В начале Сизьминского разлива у вас по корме останется щелевой створ - три красных знака на берегу, по ним и выставьте ваш компасный курс, а потом увидите и буи впереди. Здесь, в начале этого судового хода, есть еще боковой ход влево - в реку Ковжу. Он обставлен речными бакенами. Я там не бывал, а друзья бывали, и говорят, что там неплохие рыбные угодья. Туда из Череповца рыбаки ездят на выходные дни на катерах и моторках.

Если вы прошли Сизьминский разлив, и команда притомилась, можно встать на отдых, свернув с судового хода за красный буй на 660-м км. Здесь увидите небольшой остров, который укроет вас от волны и ветра с разлива.

Весь ход по Сизьминскому разливу - 33 км. А дальше вы попадаете в Верхнюю Шексню. Что мы здесь имеем? На 665-м км справа будет вход в Северо-Двинский канал. Сюда обычно сворачивают те, у кого есть лишние дни, и кто хочет посмотреть Кирилло-Белозерский монастырь. Войдя в канал, через 300 метров вы упретесь в два маленьких деревянных шлюза. Перепад воды в первом 1 метр, а во втором - три.

Тут надо выходить на берег и обращаться к теткам в будке: если они в хорошем настроении, то прошлюзуют сразу, а если в плохом -заставят ждать попутного теплохода, который придет неизвестно когда. После шлюзов - 10 км узенького канала, затем наплавной мост, который вам откроют по первому требованию.

И вы оказываетесь в красивом Сиверском озере, на берегу которого стоит городок Кириллов со своим знаменитым монастырем. Есть местечко прямо под стенами монастыря, где вы сможете подойти прямо к берегу. Примета - отдельная группа деревьев, а рядом мостки, с которых рыбачат. Кстати тот, кто не пойдет на экскурсию, а останется стеречь яхту, может тоже закинуть удочку - в спокойную погоду здесь ловится крупная плотва.

А прямо напротив места, где вы причалили, есть в стене калитка, через которую вы попадете в монастырь и начнете свою экскурсию. В монастыре, в числе достопримечательностей имеется заведение под названием "Трапезная", там вас могут хорошо накормить. А в городе можно прикупить кое-что из продуктов.

А в 20 километрах от Кириллова - село Ферапонтове, где находится Ферапонтов монастырь, знаменитый своими хорошо сохранными фресками Дионисия. Туда можно из Кириллова съездить на автобусе.

Восточная пословица гласит: "Прежде, чем войти, подумай, как выйти". Т.е., отправляясь в Кириллов, надо иметь в виду, что вам предстоит выход и опять шлюзовка. По пути туда договоритесь с тетками на шлюзе об обратном проходе, возможно, они вам скажут, когда завтра пойдет попутный для вас теплоходик.

Если вы в Кириллов не пошли, вам следует знать, что можно переночевать, встав сбоку пассажирского причала Топорня, он через полтора километра после входа в канал. По правилам - не положено, но обычно никто не возражает. На берегу, правее причала, родничок с хорошей питьевой водой. А с другой стороны - вполне цивилизованный туалет на 2 очка - вы, наверное, по такому уже соскучились.

Судовой ход по Верхней Шексне - узкий и извилистый, на карте многие места называются "прорезь". Похоже, - в некоторых местах ширина фарватера не более 70 метров. Хотя разлив местами достигает 2-3 км.

В 16 км выше Топорни на холмистом левом берегу Шексны лежит селение Горицы. При подходе доставайте фотокамеры: на берегу виден красивый Горицкий монастырь, с воды хорошо смотрится. Его сейчас реставрируют. А из Гориц автобус ходит в Кириллов, можно съездить отсюда, если вы не захотели заходить в канал.

Сразу за Горицами - живописный проход между двумя высокими островами. Они называются: гора Никитская и гора Городецкая. Тоже можно пофотографировать. В самих Горицах постоять негде, от пристани гоняют. За островами - широкий разлив; если ветра нет или он слабый, можно встать на якорь за горой Никитской, метрах в 30 от берега. А можно и к берегу подойти, свернув после прохода направо и подойдя к крутому берегу острова гора Городецкая. Тоже смотрите на ветер: если задует свежий западный, волну разгонит, и стоять будет беспокойно.

А через 30 км после Гориц вам предстоит выход в Белое озеро. Не доходя него километров 10 вы найдете обставленный боковой фарватер к селению Вогнема. Там - нефтебаза и бензоколонка, но есть смысл туда пойти, если вы поспеваете - все это работает до 18 часов. Там же при подходящем ветре, т.е. с берега, можно и переночевать. Или у деревянной набережной нефтебазы, у дальнего ее конца, или у пассажирского причала - он чуть подалее. А за 7 км до входа в Белое озеро вы увидите на левом от вас берегу серый столбик наподобие обелиска - это вход в Белозерский обводный канал. Хаживал я по нему, когда не нравилась обстановка на Белом озере. И скажу вам прямо: не люблю я этот канал! Он - узкий и мелкий, иногда мели доходят до середины канала. Бревна в канале не только плавают, но иногда и точат из воды, как сваи. А есть там кое-что и похуже: плоты по нему таскают. Не один раз приходилось прижиматься к берегу, высаживаться на мель и молить Бога, чтобы бревна, торчащие от плота, не зацепили и не разнесли вашу яхту. Плоты длинные, подолгу приходится ждать, пока его мимо протаскают.

А бывало и еще хуже: посреди канала стоит баржа, рядом плав-кран, который грейфером грузит на нее грунт - углубляет канал. Он-то углубляет, а вам-то - не пройти. Случалось возвращаться.

А пройти хотя бы часть канала иногда надо. На берегу, не доходя 5-7 км до г.Белозерска - нефтебаза с бензоколонкой. Припрет, так и зайдешь, а потом - добежишь до г.Белозерска, а оттуда - через прорезь в озеро.

Белозерск - старинный город, постарше Москвы. Соответственно в нем есть памятники старины. Два красивых собора, их купола видны далеко с озера. А еще деревянная церковь конца XVIII века. В былые времена сюда цари ссылали опальных бояр.

Есть магазины. И баня. И обмен газовых баллонов.

Но не только поэтому я иногда проходил каналом. Меня немного пугает беспокойный нрав Белого озера.

Что такое это озеро? Круглое блюдце диаметром 45 - 50 километров. Глубины во всех местах - от 4-х до 5.5 метров. Это значит, что, если разгонит волну, а это здесь бывает часто, то волна будет крутая и короткая, как и на всех мелких водоемах. А если при этом ветер встречный, то вас ожидает долгая, трудная и нудная лавировка. Моим одноклубникам случалось, выйдя в Белое озеро и побултыхавшись немного, повернуть обратно, уйти в Шексну и, найдя укрытие, переждать, пока на озере не станет поспокойнее. Я не склонен никого осуждать за такое решение - это не трусость, а разумная осторожность.

Переходя Белое озеро, посматривайте на воду на предмет бревен, они там имеются и ведут себя коварно. Встреча с бревном, особенно стоячим, не сулит вам ничего хорошего. В период белых ночей можно переходить через озеро и ночью, но вахта должна быть внимательна. Выход рассчитайте так, чтобы в реку Ковжу войти уже при свете.

А если вам дозарезу хочется побывать в старинном городе Белозерске, так в него можно попасть и с озера, для этого имеется прорезь, огражденная каменным волноломом. Входить желательно засветло, тогда вы издалека увидите красный столбик на конце волнолома, а дальше - буи, ведущие к городу.

Если вам придется ночевать в Белозерске, не вздумайте становиться для этого в канале. Там иногда проходят плотогонцы с плотами или буксиры с баржами и при подходе орут по радио: "Раздавлю и отвечать не буду!" Лучше попросить отодвинуть наплавной мост (нам не отказывают) и свернув в ковш Белозерской рембазы, найти тихое место у какой-нибудь брошенной баржи. Нет на этой стоянке ничего хорошего, кроме спокойствия, но ведь и это - немало. "На свете счастья нет, а есть покой и воля!"

Имейте в виду также, что, если, не дай Бог, поломалось у вас на яхте что-то, на рембазе вам помогут это "что-то" отремонтировать.

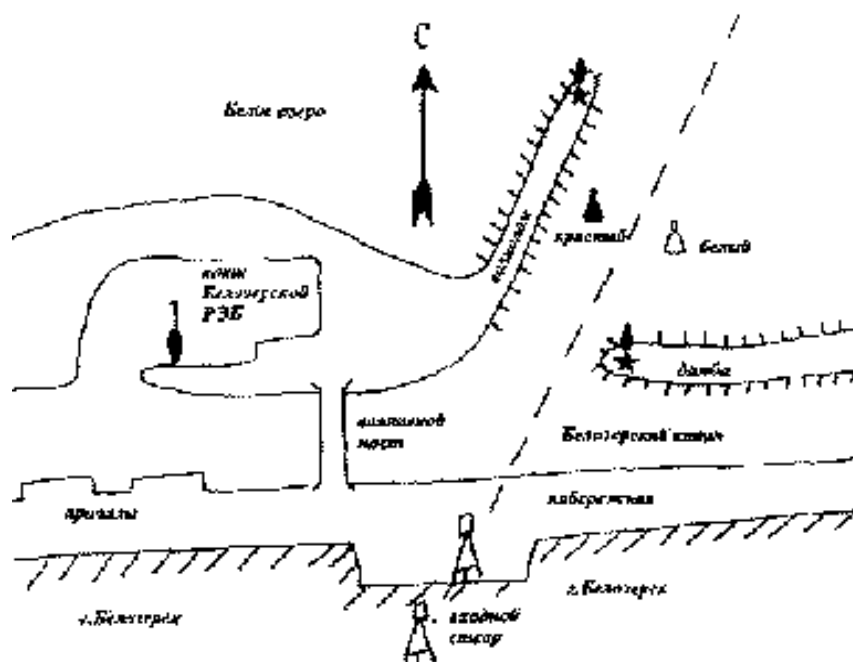


Рис 11 Белозерск

Пребывая в Белозерске, помяните многочисленных арестантов, пребывавших в многочисленных окрестных лагерях. Здесь В.М.Шукшин снимал свою "Калину красную".

А наутро - обратно через наплавной мост, в прорезь и - в озеро. Просчитайте свой компасный курс на вход в реку Ковжу, и - вперед! Основной судовой ход через озеро обставлен большими буями осевой системы, их видно издали. И теплоходы, идущие по озеру, вам помогут. А еще ориентир - церковь Ковжа у входа в эту реку. Но это, конечно, дальний ориентир, а перед входом в Ковжу надо держать по створам и буйам. Их здесь достаточно.

Если вы прошли Белое озеро к концу дня, можно уйти на ночевку к рыбацкому причалу в поселке Ковжа, у церкви.

Далее ваш путь лежит по реке Ковже и водораздельному каналу. Скажем прямо - места не очень приятные. Вокруг болота, поэтому - невообразимые полчища комаров. Это 90 километров от выхода из Белого озера до шлюза №6 Волго-Балта. Я всегда стараюсь проскочить эти места без остановок. Но о стоянках скажу на всякий случай.

Вначале пойдут широкие разливы с узким судовым ходом, недалеко от которого торчат из воды коряги. А потом канал с болотистыми берегами, встать в котором практически негде. Иногда на 774-м км я сворачивал в реку Шелопать, она обставлена буйами и запанями, потом в реку Кему и, пройдя всего 3 км от основного хода, можно пристроиться на ночевку за пассажирским причалом в пос. Новокемский. Причал - это здоровенная баржа, можно спрятаться между ней и берегом. Местные жители относятся к нам приветливо. В Новокемском есть нефтебаза, там можно запастись горючим.

Здесь также места расположения лагерей, в большинстве уже брошенных. Лес вырубил и лесоповал окончился, а эзков перевели в другие места. Бывший большой лагерь вы увидите с воды около причала Курдюг. Причал тоже брошенный, почти развалился. Стоянка здесь плохая.

Есть на Ковже и еще места для ночевки, но не очень удобные. Река неширокая, судовой ход рядом. Когда проходит пассажирский теплоход, он сначала мощно отсасывает воду от берега, а потом дает такую волну, что ваш якорь, как пробка, вылетает из грунта. Нет, на Ковже стоять плохо. А вода в ней - цвета кофе (без молока), не то что пить или посуду мыть - палубу не помоешь, одна грязь будет.

Один местный житель подсказал, что на 809-м километре можно зайти в реку Тумбу. Я туда заходил и ночевал, река глубокая и вода в ней темного цвета, но чистая. А подхода к берегу мы и там не нашли. И - комар, многомиллионный комар! Злой, как сатана!

На 820-м км по правому для вас берегу имеется пассажирский причал Ужла. Возле него можно пристроиться сбоку для ночевки. Как обычно, проследите, чтобы нос яхты не высовывался: утром к причалу подходит "Метеор".

После 826-го км начинается поселок Анненский мост. Мост там и в самом деле есть - наплавной. Это - две здоровенных баржи, они перекрывают судовой ход, по ним едут машины и идут люди. Для вас одних этот мост не разведут - и не просите. Становитесь с краешка к пассажирской пристани (у вас она слева) и следите. Как только поднимут пандусы с краю моста, командуйте: "Отдать концы!", и - по газам. Обычно мост начинают отводить, когда теплоход еще далеко, я его не ждал, а сразу проскакивал. Если же вы идете в сторону Москвы с севера, то перед мостом я ждал, причалил к небольшому дебаркадеру. Около него и переночевать разрешают. Еще в поселке Анненский мост есть столовая, раньше там неплохо кормили. И питьевой воды там можно набрать.

Еще 20 километров - и опять препятствие: в селении Волоков мост - тросовая паромная переправа. Слева у вас - бревенчатая стенка, около нее глубоко, можно подойти, прицепиться к стенке и подождать, пока троса опустят.

А через 10 километров после Волокова моста шлюз №6 Волго-Балта, т.е. здесь вы начнете спускаться до уровня Онежского озера.

Здесь я практиковал тот же способ, что и везде: подходил к стоящему в ожидании теплоходу и просил вахтенного связаться по УКВ с вахтой шлюза и получить указания насчет нашего шлюзования. А потом становился к палам справа по нашему ходу. Не пытайтесь залезть за них - там сразу же мелко - да и уровень меняется часто.

Вытегорские шлюзы вдвое уже московских, т.е. по ширине можно встать только один теплоход. А по длине - два, и если зашли два "Волго-Дона", то для вас уже места не останется, а вот, если "Волго-Дон" и какой-либо маленький, то один-два свободных рыма для вас будут.

От шлюза №6 до пятого - 5 с небольшим км, а уже через три км начинается длинный подходный канал. Поэтому, если сразу по выходе из 6-го шлюза теплоход убежит от вас, не пытайтесь оторвать ручку газа у вашего мотора - в канале теплоход замедлит ход, и вам еще ждать придется. Если дело к ночи, то здесь есть два места для ночевки. Первое - сбоку у причала Девятины. Надо испросить разрешения, если есть у кого спрашивать. Утром сюда подойдет "Метеор". Второе местечко - в бухточке севернее Девятин.

Между 5-м и 4-м шлюзами, а также между 4-м и 3-м, расстояния маленькие - меньше километра, так что не мчитесь за теплоходом, а выйдя, посторонитесь вправо: скорее всего идут встречные суда, не мешайте им.

Выйдя из 3-го шлюза, вы попадаете в Белоусовское водохранилище. До второго шлюза будет 5.5 км, но вы гляньте на часы: если дело к темноте (а темнеет здесь поздно, вы уже на севере), а команда ваша притомилась, то здесь имеются два прекрасных места для стоянки. Местные жители гордо называют эти места "Вытегорская Швейцария". Ну, положим, супротив Швейцарии Вытегория - это "все равно, что плотник супротив столяра". Но, думаю, было бы здесь очень неплохо, если бы вода была почище, она здесь еще цвета Ковжи.

Одно из удобных для стоянки мест - на 867-м км, сразу за белым бумом виден вход в узкую и длинную бухту. Глубины посреди бухты -5-6 метров, и легко найти место, где встать носом к берегу. Стоять здесь спокойно. На берегу - грибы, иногда в безумном количестве. При подходе к берегу - глаза кверху: ветки сосен торчат.

Второе место чуть дальше этой бухты. Обогните полуостров правым бортом и осторожно войдите между ним и следующим островом, держась посередине, подвиньтесь почти до берега, а метрах в 6-7 возьмите чуть правее. Будете стоять носом к яровому берегу.

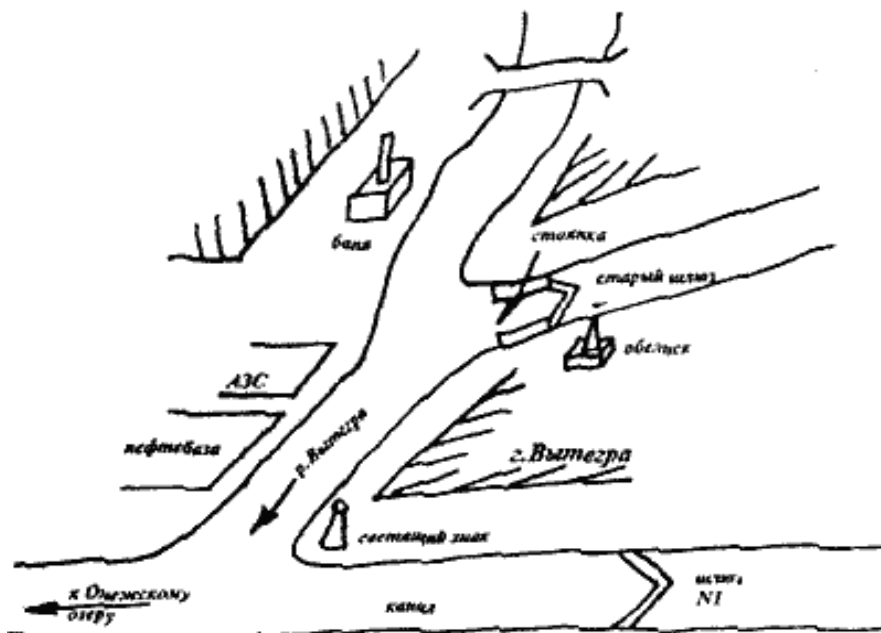


Рис. 12. Стоянка в г.Вытегра

После шлюза №2 начинается Вытегорское водохранилище. Здесь до 1-го шлюза 10 км, а при подходе к нему вы уже находитесь в городе Вытегре. Отшлюзовались, и через 300 метров от нижних ворот сворачивайте направо в реку Вытегру. Река - громко сказано - так, речка. Но она судоходная на целый километр, и, кроме того, она - улица города. Метров через 600 река свернет чуть влево, вы туда не ходите, а прямо по носу увидите каменный столбик, наподобие памятника. Здесь сохранили в качестве музейного экспоната старый деревянный шлюз Мариинской водной системы, которую в наши дни заменил, спрямил и укоротил Волго-Балт. Прямо в воротах этого шлюза можно встать, растянув яхту поперек ворот. Стоять удобно, один только недостаток: это место облюбовала вытегорская молодежь - днем для купания, а вечером и ночью - для тусовок. Гуляют допоздна, сильно шумят и применяют ненормативную лексику.

Зато в Вытегре - как в Греции - всё есть. В магазинах продукты, с почты можно связаться с Москвой, питьевая вода близко. А с бензином и вовсе хорошо - при выходе из реки Вытегры в канал, не доходя 100 метров, на берегу бензоколонка. Вы увидите на правом по ходу берегу стенку. Швартуйтесь бортом к ее началу, вылезайте и пройдите 20 метров назад - попадете на бензоколонку. Отправляясь за бензином, наденьте штаны - здесь не любят джентльменов без штанов.

Уже в перестроечные времена я заметил: чем дальше от Москвы, тем бензин дешевле. Но зато - грязнее, советую вам как следует его фильтровать.

Вытегра - город старый, здесь еще Петр 1 бывал. Но из исторических мест - только большой собор, в котором расположен местный краеведческий музей. Самый интересный экспонат - чуело: "Ворона серая обыкновенная".

От Вытегры - в Онежское озеро

Через 15 километров - выход в Онежское озеро. Водоем это серьезный, и во всех случаях вас ждет немалый переход. Поэтому советую: выйдя из Вытегры в канал, загляните к капитану порта (он в таком двухэтажном зеленом домике на правом берегу) и попросите его дать вам прогноз погоды на Онегу на ближайшие полусуток.

Если вы собираетесь пойти на Петрозаводск, лучше вам выходить во второй половине дня. В среднем, обычно, переход до столицы Карелии занимает конец дня, всю ночь и часть следующего дня. Как дуть будет... А приходиться всегда лучше в светлое время.

Выход в Онегу хорошо обставлен: две пары выходных буйв, светящийся знак, вроде маяка, но нужнее всего при выходе для вас - это створ по корме, который выведет вас на выходной Вытегорский буй. Около него мы обычно глушим мотор, салютуем Онеге (если есть чем салютовать) и встаем под паруса. Иногда встаем и... стоим. Штиль. Что ж, в этом случае запаситесь терпением, скорее всего, вскоре поддует. А ходить под мотором по такому водоему: как Онега - по-моему, просто пошло.

Отойдя в озеро мили на полторы, вы увидите, как четкой полосой обозначена смена мутной вытегорской водицы чистой онежской. Можно пить воду из-за борта. Все это, разумеется, при спокойной воде.

Но иногда бывает и наоборот: как только выйдете, так и попадете в трéпку. Если дуют северные ветра, да еще свежие, они к южным берегам, где вы сейчас находитесь, могут разогнать волну до 3-х метров высотой. Больше бывает редко. Но и трехметровая встречная волна для яхты - не сахар. Иногда приходится и отступить. Что ж, никакого позора в этом нет. Хорошая морская практика учит нас не пренебрегать никакими мерами предосторожности. В случае, если сильно прижмет -возвращайтесь в канал, пройдите километр от входа и справа по ходу разыщите узкую и глубокую протоку. Вход в нее здорово зарос, ищите внимательно. Там можно спокойно переждать, пока попрут.

Можно также зайти в Онежский канал и попробовать добраться до озера Великого. Канал изрядно обмелел, но временами его чистят. Озеро, говорят очень красивое, сам я там не был.

Но вот, наконец, ваша "утлая ладья" выходит на необозримые просторы Онеги. Условия, как я уже вам говорил, могут быть самые разнообразные - от штиля до шторма. Еще идя по каналу, т.е. в спокойной обстановке, вы получили какое-то представление об ожидающей вас погоде и приняли решение выходить. Сделайте предварительную прокладку - проложите по карте генеральный курс и просчитайте компасный. Как считать? Знаете что, друзья, я вам не учебник пишу, читайте (заранее) "Школу яхтенного рулевого" или "Справочник яхтсмена" знаменитого Бобы Бонда. Да если у вас есть права рулевого 1-го класса, и вы их не купили, а честно отслушали курс лекций, то вы и без учебника должны это уметь.

Что же касается таблицы девиации, то здесь я своим опытом поделюсь, если вам мои записи не сильно надоели, и вы доберетесь до главы под названием "Маленькие хитрости".

Рассчитывая компасный курс, не забудьте учесть дрейф, вы должны его знать для своей яхты. Если будет достаточно серьезная волна -от 1.5 метра и выше, и встречная, дрейф можете смело удвоить. А снос можно не учитывать - течения на Онеге бывают, но незначительные.

Значит, свой курс вы знаете: вот и ложитесь на него, если ветер вам это позволяет. А если нет - лавируйтесь. Вообще-то в свободном плавании (не в гонках) яхтсмены стараются избежать лишней лавировки. А чем хороши эти плавания? При наличии времени - свободой выбора! Вот я пошел в отпуск, имею 30 календарных дней. Около 10 дней у меня заняло плавание до Онеги, значит, у меня есть еще 20 дней для ходов по озеру, а там, по договоренности, в Петрозаводске, или еще где, меня сменит команда, приехавшая из Москвы поездом, а я, поездом же, уеду. А 20 дней - это много! Как говорится, "мир не перевернешь, но Европу удивить можно".

А раз есть время, есть и выбор. Первоначальный курс я могу проложить в сторону Петрозаводска, а могу пойти и в сторону мыса Бесов Нос, т.е. с разницей в 45 градусов. А это значит, что куда-нибудь я могу пойти одним галсом.

К тому же ветер еще может и поменяться, тогда и решение можно поменять.

Чтобы не перебирать вариантов, давайте предположим, что ветер дует ровно, направление его для вас подходящее и вы пошли прямо на Петрозаводск. Путь ваш лежит примерно на норд-вест, и вы постепенно будете приближаться к юго-западному берегу озера. И приблизитесь к нему в районе мыса Сухой Нос. Но это еще надо дойти.

А поначалу у вас есть приметные ориентиры: по корме у вас осталось устье Вытегры с заметным светящим знаком - это довольно толстый столб с черными и белыми горизонтальными полосами. Он, правда, больше нужен, когда вы идете с озера в Вытегру. Справа вдалеке виден крутой восточный берег Онеги и, с характерными очертаниями, Андомский мыс с Андомским маяком, видным издали. Слева - тоже обрывистый, но пониже, Петропавловский берег, на нем тоже маяк.

А если у вас ход хотя бы три узла, то часа через три впереди и слева вы увидите землю. Это мыс Чей-Наволоок. А потом правее него будет открываться все новые и новые берега. Вдоль них и будет идти ваш путь. А когда стемнеет, вы будете один за другим отсчитывать маяки на берегу: Самбо на мысе Чей-Наволоок, Сухоносский, Брусно на острове того же имени, Шокшинский. Но это уже, наверное, утром.

Имейте в виду: служба, поддерживающая судоходную обстановку, как и многие другие службы нашей многоотраслевой Отчизны, последние годы работает через пень-колоду. Огни на маяках, светящих знаках, буйах и створах могут и не гореть. Идя по Онеге в период белых ночей в ясную погоду вы и без огней все это увидите. А вот при плохой видимости вам придется полагаться только на тщательную прокладку,

Первая смена обычно приходит на Онегу в 20-х числах июня. Белые ночи еще в разгаре, и темноты практически не будет. Будут сумерки в течение 1.5-2 часов. Но это, конечно, зависит еще и от погоды - в ненастье бывает темно и среди дня.

Заступив на ночную вахту, одевайтесь потеплее, особенно, если идете все время острым курсом. Встречный ветерок, даже и не силь-

ный, в конце-концов пронизывает насквозь. Особенно мерзнут конечности. Зато на вахте даже при спокойной обстановке не скучно. Следишь за курсом, за обстановкой, за работой парусов. А если вы перед вахтой позаботились, то при вас термос с горячим кофе или чаем, бутерброды. Также развлечение!

Очень люблю ночную вахту нести один. Конечно, если обстановка спокойная. Тут я сам себя развлекаю: пою песни, потихоньку, чтобы не будить подвахту, читаю стихи. Думаю - очень занятные мысли приходят в голову на ночной вахте. Иногда абсолютно не имеющие отношения к навигации.

Кстати, о навигации. К тому моменту, когда я пишу эти строки, я побывал на Онежском озере 24 раза (сосчитал). И уже на 5-й - 6-й раз понял: да, Онега - большой водоем, но навигация на ней нужна далеко не всегда. Чаще приходится применять знание лоции. Потому что, в большинстве случаев какие-нибудь берега видны или скоро будут видны. И, коли ты здесь бывал, то берега эти опознаешь и будешь знать свое место. Конечно, все это - при нормальной обстановке. А уж если прихватит ненастье, задувон, волна, плохая видимость, да еще идешь в лавировку - тогда, безусловно, надо постоянно вести прокладку, не то заблудишься, да еще вмажешь куда-либо. А Онега - это не Рыбинка, здесь все мели каменные, и вы можете расстаться не только с яхтой, но и со своими драгоценными жизнями.

Но все-таки, направляясь к Петрозаводску и держась недалеко от берега (2-3 мили), на компас надо поглядывать. Путь и так не ближний, зачем же вам лишние мили наматывать, если ваша яхта будет гулять на курсе. Держите курс ровно, не отклоняясь.

Мы договорились, что вы вышли из устья Вытегры где-то во второй половине дня. А ветерок (это тоже в нашей задачке сказано) - несильный, острый к вашему курсу. Видимо, ночью или в предвечерних сумерках вы пройдете остров Брусно с его маяком, а утром у вас слева останется вход в Шокшинскую бухту. Здесь тоже маяк стоит на левом входном мысу.

На таких водоемах, как Онега и Ладога, неплохо бы, кроме карт и лоций, иметь такое пособие: "Огни и знаки Онежского Озера" (или Ладожского). А если у вас эта книга скорректирована на последний год, - совсем хорошо! В ней приводятся режимы работы всех маяков, светящих знаков, буйев, створов, т.е. какого цвета огни, в каком режиме они горят и гаснут.

Правда, повторяю - в период белых ночей многие маяки не горят.

К середине следующего дня или вскоре после нее (в зависимости от ветра) вы входите в Петрозаводскую губу. Слева берег плавно заворачивает к северо-западу. Справа острова, крайний из которых о-в Ивановский с хорошо видимым на краю Ивановским маяком. Входя в губу, вы увидите впереди на левом от вас берегу город Петрозаводск - вашу сегодняшнюю цель. Но не жмитесь пока к левому берегу - там имеются обозначенные на карте луды, так здесь на Онеге называют каменные мели. Они и на местности обозначены - вехами, а иногда и буйами. Но - "береженого Бог бережет". В этом афоризме и заключена суть того, что называется хорошей морской практикой. Так что - будьте внимательны.

Двигаясь по Петрозаводской губе, следует иметь в виду пункт местных правил плавания о наших взаимоотношениях с большими судами. В заливах, губах, судоходных реках мы на яхтах должны уступать дорогу большим судам; а в открытом озере - они нам. Здесь в губе движение оживленное, и вы вскоре поймете, где проходит основная линия движения судов. А вам лучше вести яхту посередине между этой линией и левым по ходу берегом.

Когда вы поравняетесь с крайними домами Петрозаводска, а это -новый микрорайон с большими зданиями, - пора вам подумать о месте стоянки в Петрозаводске. Более или менее удобных мест в Петрозаводске три. Первое по вашему ходу - это кооперативная стоянка. Между рыбозаводом и грузовым портом (много кранов) вы увидите на берегу приметное двухэтажное здание из светлого кирпича, похожее на теплоточку, а под ним много мачт. Корпуса яхт не видны, они стоят за пирсами. В конце пирсов - входные ворота. Заводите яхту внутрь, ищите свободное место. Лучше всего спросить у местных - а свободно ли оно или хозяин на своем судне отошел на время. Подходя к выбранному месту, следите за якорными концами соседних яхт и катеров - не запутайтесь.

Ошвартовавшись, побывайте в проходной - она у выхода из стоянки. Там доложите о прибытии и оплатите свое пребывание на стоянке. Иногда местные власти вместо денег требуют работу по благоустройству стоянки. Что ж, поработайте - полезно для здоровья.

Прямо за стоянкой имеется АЗ С, где можно запастись бензином и маслом. Чтобы не тащить далеко в обход тяжелые канистры, надо одному из вас встать у ворот со стороны стоянки, а второму передать канистры через ворота. А за всем остальным (магазины, почта, баня) надо ехать в город на троллейбус №1.

Второе место для стоянки - за пассажирской пристанью. Вы ее увидите издалека, её обозначат подходящие туда "Кометы", а около пристани всегда стоят пассажирские четырехпалубники. Пристань пройдите на порядочном расстоянии, затем поверните к берегу и, обогнув левым бортом две вехи, сворачивайте еще налево, к боковой стороне пристани. Там есть сходящая к воде лестница; встать лучше правее или левее неё. Стоять там удобно - рядом магазины, и вообще это близко к центру города. Питьевой воды можно набрать в здании морвокзала. Вот только надо следить за ветром и волной - если задует из губы, разгонит волну, тогда стоянка здесь будет просто опасной. Мне случалось в таких случаях временно уходить к противоположному берегу губы и прятаться за Лой-островом. Он отсюда виден.

А третье место для стоянки - еще через пару километров вдоль **того** же берега - там находится петрозаводский яхт-клуб. Я там не стоял, но друзья-яхтсмены говорили, что там разрешают постоять, принимают неплохо.

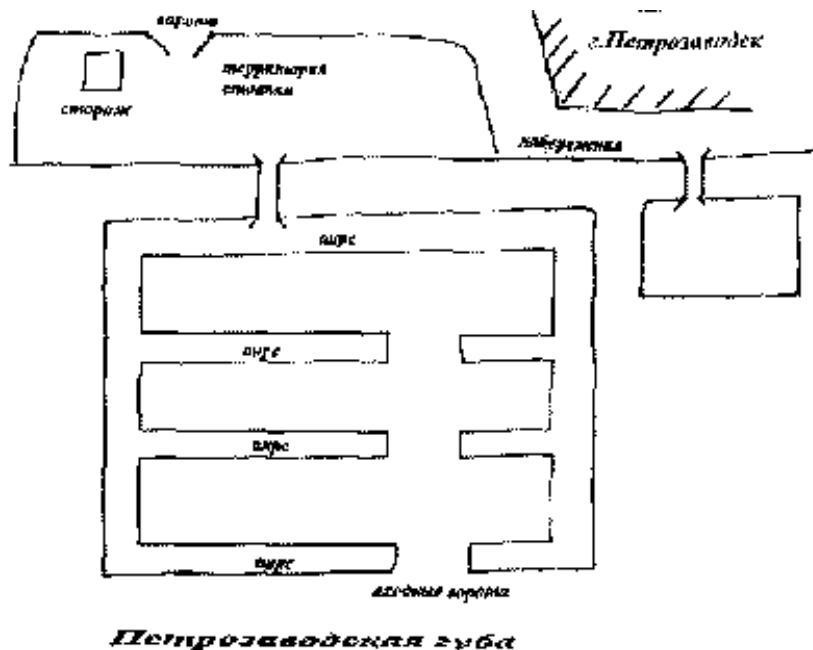


Рис 13. Кооперативная стоянка в Петрозаводске

В случае, если вам на яхте необходим какой-либо ремонт, который вы не в состоянии произвести своими силами, обращайтесь на судостроительный завод "Авангард", там работают многие яхтсмены и нашему брату сочувствуют.

Что в Петрозаводске плохо - нет обмена пятилитровых газовых баллонов. Обменивают только однолитровые и большие - 25 и 50-литровые. Поэтому, если у вас кончается газ, старайтесь попасть в Петрозаводск к 20-м числам июля - в это время начинается Онежская регата и местные власти снаряжают грузовик с яхтенными баллонами в Лодейное Поле, где их заряжают и привозят обратно.

Пребывая в Петрозаводске, имеет смысл купить туристическую схему-карту города, с ее помощью определите, где что находится в Петрозаводске, а я писать об этом не буду - я же все-таки не путеводитель сочиняю. Скажу только, что это - город чистый, в центре окурки на тротуар бросать не хочется. А кроме того, там очень хорошая дисциплина в части уличного движения: пешеходы терпеливо ожидают зеленого сигнала светофора, а водители останавливают машины и пропускают пешеходов, идущих по переходу "зебра". Если человек попер на красный свет, то говорят: "Москвичи приехали". Впрочем, времена меняются и нравы тоже.

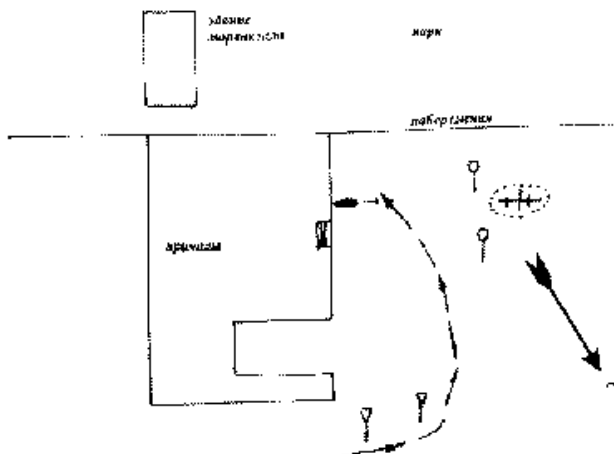


Рис. 14. Стоянка за пассажирской пристанью Петрозаводска

Теперь воспоследует рассказ о приятных местах на Онеге, пригодных для посещения и стоянок. Давайте только условимся, что я пишу не лоцию (она уже написана), а делюсь опытом с яхтсменами, посещающими Онегу первые разы.

Если по пути от Вытегры до Петрозаводска у вас возникла необходимость передохнуть или укрыться от шторма, то могу рекомендовать два удобных места. Первое - за островом Брусно. Он отделен от материка проливом, в который можно войти с любой стороны, придерживаясь середины и внимательно следя за поверхностью воды - здесь часто выставляются сети. Своевременно увидев их поплавки, вы не попадетесь, наподобие рыбы. В зависимости от направления ветра и волны можно встать к острову, с его западной стороны выступает в пролив песчанно-галечная коса. Рядом с ней или около нее можно отыскать место, где вы встанете носом к берегу.

А можно с осторожностью подойти к рыбацким причалам на материковом берегу. Там вы не только отстоите, но и сможете договориться насчет свежей рыбки. Раньше единственной валютой считались водка или спирт. Теперь эти продукты можно купить везде, видимо, можно за деньги.

А еще можно просто уйти на подветренную сторону острова и спрятаться за ней, встав на якорь.

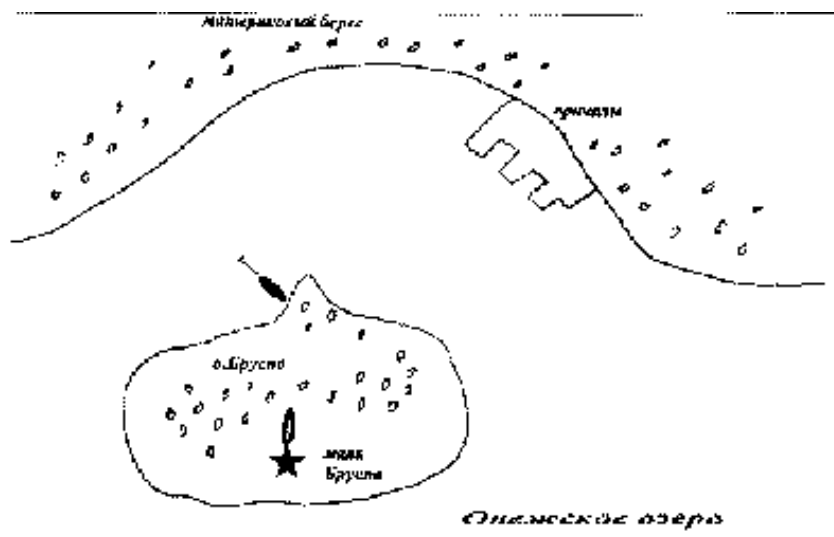


Рис. 15. Стоянка за о.Брусно

Второе место укрытия в этом промежутке - Шокшинская бухта. Она практически укрыта от ветров и волн всех направлений. Промежуток между входными мысами, держитесь вдоль правого для вас берега бухты и через километр - полтора увидите остатки старой пристани, они выглядят, как каменная коса. К ней можно встать носом с любой стороны. Около бухты ведутся разработки декоративного камня - лабрадорита, гарро и др. Иногда добыча ведется взрывами - не падайте в обморок, если посреди ночи раздастся сильный грохот.

Мне случалось укрываться в поселке Рыбрека, это в четырех милях южнее Сухоносского маяка. Стоять там - не великое удовольствие. Правда, укроетесь вы хорошо, там вас прикроют от волны два волнолома; но там постоянно идет погрузка камня на сухогрузные теплоходы, стоит ужасный грохот и поднимается пыль. Так что я бы там стал укрываться только в крайнем случае.

По Онежскому озеру

Далее. Вот вы переделали все свои дела в Петрозаводске и начинаете свой круиз по Онеге. Если первый переход вы хотите сделать небольшой, можно сходить в Ялгубу. Без лавировки получится около 12 миль. Ялгуба находится к северу от Петрозаводской губы. Обходить Ивановский маяк не надо - имеется между островами Никольский проход, обозначенный на карте и обставленный створами, буйами и вехами. Его лучше проходить на моторе, т.к. там судовой ход круто меняет направление, а лавироваться опасно - узко и камешков много.

А когда вы вышли из прохода в залив Большое Онего, здесь паруса в гору, и гуляйте свободно. На карту, конечно, поглядывая.

При входе в Ялгубу есть Кудельная луда - камни, по которым многим яхтсменам в условиях плохой видимости случалось громыхнуть килем. Будьте внимательны - "Кудельная" обозначена бумом и вехами. А входить в Ялгубу надо тоже аккуратно. В глубине губы поставлен створ - держитесь на его линии, поглядывая также на вехи, стоящие при входе в губу.

На правом по вашему ходу берегу - большое село, тоже называется Ялгуба. Есть пассажирский причал, у которого вы можете на время встать. Зачем? Есть магазин, куда привозят свежий хлеб, но не всегда его застанешь. А еще у местных жителей можно купить прекрасную карельскую картошку. И еще у ближайшей помойки можно накопать червей для рыбалки. А если вам ничего этого не нужно, то у пристани и делать нечего. Направляйтесь по губе дальше, держитесь середины и через пару километров после пристани сворачивайте к левому по ходу берегу, там, где невысокие скалы спускаются к воде. Место так и называется - Малые скалы. Метров на 500 идет сплошь приглубый берег. С кормы якорь, носовой швартов - за любое дерево.



Рис. 16 Ялгуба

Поднимаетесь на берег, здесь сенокос, а пройдя его, попадаете на, довольно крутой подъем в гору. "Умный в гору не пойдет...", но если на горе много грибов и ягод, то, может, и пойдет.

А если вам здесь почему-либо стоять не нравится - например, ветер с волной или очень людно, пройдите вглубь губы еще метров 700 и справа увидите Большие скалы - довольно крутой берег из буро-фиолетового гранита. С краю этих скал есть несколько сосенок, за одну из них можно ошвартовать нос яхты. Подъем в гору здесь довольно крут, но, если потребуется - подниметесь. Тем более, что, поднявшись, вы тоже обнаружите грибные и ягодные места.

В селе Ялгуба есть рыболовецкие причалы и, увидев подошедший туда мотобот или сейнерок, вы можете вступить в переговоры с рыбаками и имеете шанс поймать рыбу на "стеклянный крючок".

Севернее Ялгубы известное мне приятное и красивое место для стоянки - губа Глубокая на северной оконечности острова Суйсари.

Чтобы попасть туда, надо, выйдя из Ялгубы, свернуть к северу и: пройдя между материком и Кудельной лудой примерно на одинаковом расстоянии, взять градусов на 5-7 правее, восточнее. Этим курсом двигайтесь, пока слева не увидите вдалеке Гирваснаволоцкий створ, он установлен на берегу пролива Суйсари. Надо встать на линию этого створа и идти в пролив, а уж сам пролив обставлен вехами и буями.

Еще раз напоминаю вам, что я пишу не лоцию и не наставление для плавания, а просто советы, в основном, для новичков. Поэтому, не думайте, что, прочитав мои заметки, вы сможете плавать без всяких пособий. Нет, будьте любезны иметь с собой и пользоваться навигационными картами, лоцией, "Огнями и знаками" и, конечно, компасом, часами и прокладочным инструментом.

Вот вы прошли весь пролив Суйсари и, миновав выходную остовую веху, сворачивайте прямо на восток и идите вдоль северных берегов острова Суйсари. Здесь увидите две бухты, вдающиеся в берег. Ваша - вторая по ходу. Здесь будьте внимательны и осторожны: вход в губу Глубокую широкий, но дальше он сужается, да еще посреди него стоит островок, поросший деревьями. Этот островок вы должны пройти левым бортом, держась середины узкого прохода. А, пройдя, вы окажетесь в собственно Глубокой губе, неплохо укрытой. Еще метров 70 прямо и - поворот на 90 градусов влево, и - к берегу. На берегу, у самой воды видны три березки, растущие из одного комля, к ним можно хорошо ошвартоваться. Не нравится - поищите другое место.

В зависимости от времени года на о.Суйсари бывают и грибы и ягоды. А вот ловить рыбу в Глубокой губе почти бесполезно. Она выходит в Кондопожскую губу, в глубине которой стоит город Кондо-пога со своим целлюлозно-бумажным комбинатом, который старательно травит в этих местах воду и природу. Соответственно, здесь не стоит и брать воду для питья и готовки.

Гуляя по острову, имейте в виду, что сюда часто переплывают с материка лоси - будьте осторожны.

А вот на Шардонских островах рыбалка неплохая, туда часто ходят порыбачить петрозаводские яхтсмены. Самое приятное для яхтсменов место - это самый северный из Шардонских островов, я имею в виду большой остров, а мелочь, которая остается еще севернее, следует иметь в виду при подходе, как препятствия и опасности. Подходить к этому острову надо с севера, оставляя метрах в 50 слева островок Горелка и еще несколько. Вы попадаете в пролив между двумя большими островами (я не знаю, как они называются), и левый из них - тот, который вам нужен. В проливе тоже есть мелкие островки и камни, так что лучше входить в светлое время. В берег нашего острова метров через 150 от начала пролива врезается бухточка, идущая к северу. Она глубокая, но входить в нее не надо - она вся завалена притопленными деревьями. А встать к острову можно перед входом в эту бухточку, здесь вы тоже будете неплохо укрыты.

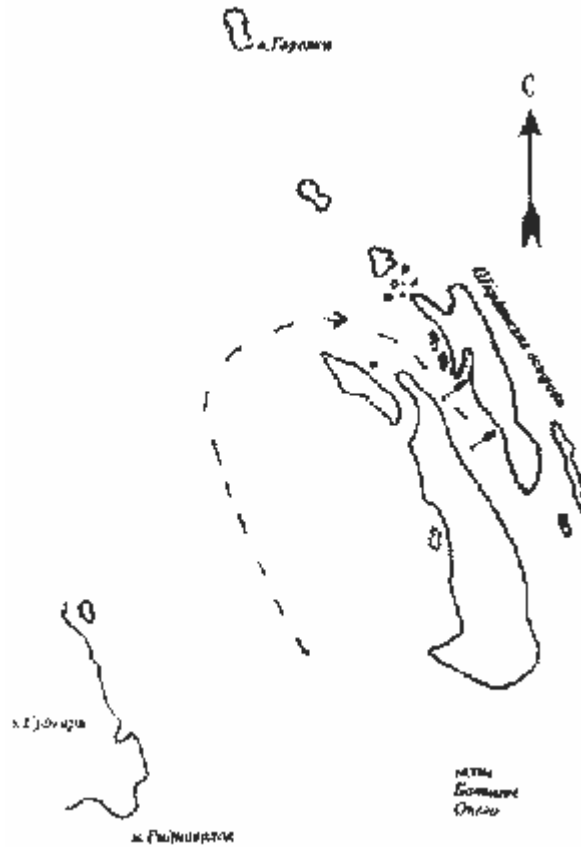


Рис. 17. Стоянки на Северных Шардонах

Шардонские острова, или, как в Карелии их называют, Шардоны - очень красивое место. Остров, на котором вы остановились, последние годы был обитаем: на его юго-восточной оконечности есть изба, поставленная бодрым стариканом из Петрозаводска - Евгением Ивановичем. У него сын - инвалид с одним легким, городской воздух ему противопоказан, вот они и обосновались на острове и живут здесь круглый год, ловят рыбу. А за продуктами ездят в город на катере, для которого построили причальчик.

Много видовых снимков мы сделали на Шардонах.

Севернее Кондопожской губы глубоко в берег вдаются Илем-губа, Лижем-губа и Уницкая губа. Во всех трех имеются красивые и удобные места для стоянок. В Илем-губе обозначен на карте большой остров Илем, на юго-восточном берегу которого есть немало приглубых мест, найдете одно из них без труда.

В Лижем-губе, параллельно восточному берегу её, тянется ряд длинных и узких островов. Зайдя за них через один из проливов, можно хорошо стоять, укрывшись от любой непогоды. Здесь неплохая рыбалка на крупного онежского окуня. По мнению местных рыбаков, лучшая наживка для окуня - это окуневый глаз. Важно поймать первого, а на его глаза охотно клонут его родные и знакомые.

Лижем-губа судоходна до самого ее начала, однажды мы стояли в 300 метрах от ее "тупики".

Но самая длинная, самая красивая и самая интересная из всех губ - Уницкая. Здесь много прекраснейших мест для стоянки, рыбалки и сбора грибов и ягод. Можно зайти в большой залив по правому для вас берегу и побывать в деревне Вега-рукский погост. Можно постоять у брошенной деревни Пегрема. Жаль, там банька сгорела, но зато там есть прекрасный земляничник. Но самое красивое (и очень ягодное!) место - это скалистая бухта на северной оконечности острова Миж. Расскажу, как идти. Хорошо, если у вас есть с собой крупномасштабная карта Уницкой губы. Но, если нет, вы и так не заблудитесь. Уницкая хорошо обставлена: при входе маяк Сосново-Уницкий, а потом - створы, вехи. Старайтесь идти по линиям створов, судовой ход здесь неширокий, можно громыхнуть по камешкам, мне разок пришлось.

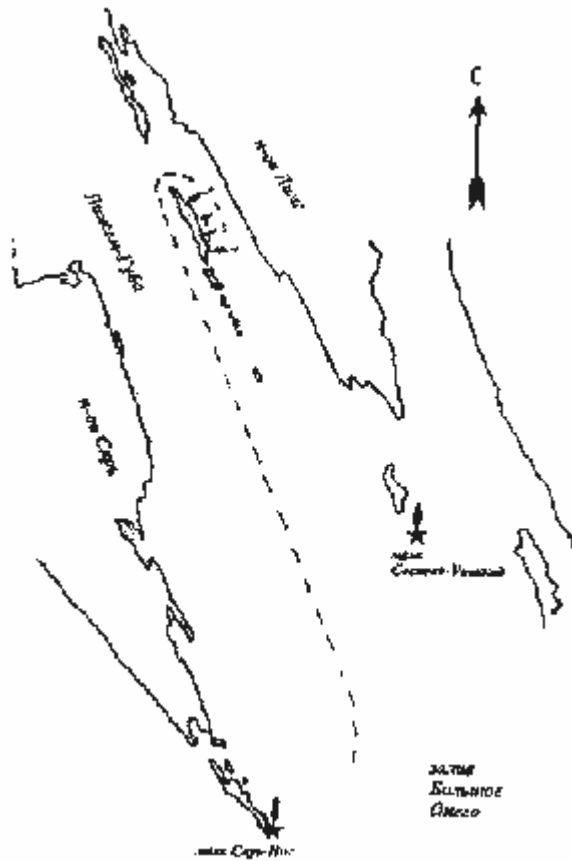


Рис. 18. Стоянка в Лижем-Губе

Так, переходя с одного створа на другой, вы придете к острову Миж, а поровнявшись с его северной оконечностью, поверните на 90 градусов вправо и осторожно, на малых ходах пересекайте губу. Тут перед вами и откроется эта прекрасная бухта, оба берега её - с крутыми скалами. Встать можно к любому месту, только в глубине бухты мелко, а в начале неё и в середине вы просто выберете место, где поудобней залезать вверх. Хорошее место есть на левом по ходу берегу в самом начале бухты.

Несколько глубже в Уницкую, примерно метров на 800 после бухты на о-ве Миж, можно причалить к правому по ходу берегу и метрах в 60 от воды посмотреть интересное явление природы - большой разлом в скалистом грунте. Его, конечно, не сравнить с Гранд-Каньо-ном в Штатах, но, кто его видел, говорят - смотрится интересно.

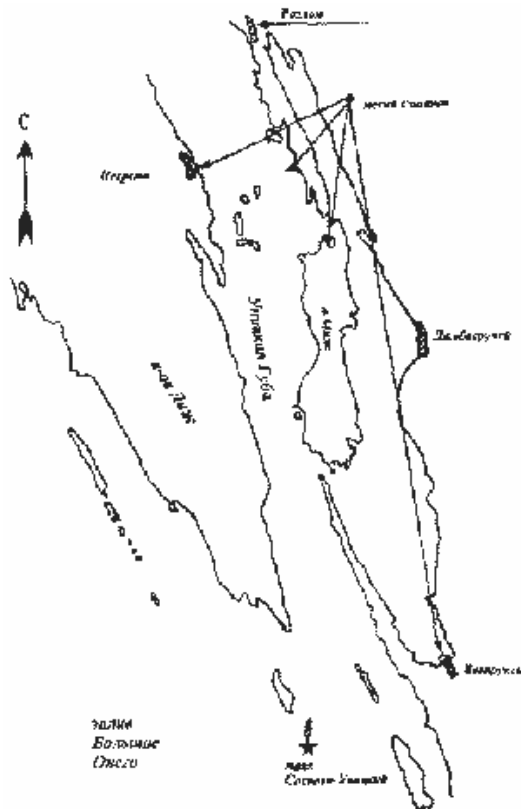


Рис. 19. Стоянки в Уницкой Губе

На левом по ходу берегу Уницкой стоит брошенная деревня Пегрема. У берега есть полусгнивший причал, к нему можно ошвартоваться. Здесь в спокойную погоду неплохая рыбалка по озерному окуню, ну и деревню можно посмотреть, там есть деревянная церковуш-ка интересная.

Но вот, побывали вы в интересных местах Уницкой губы, пора на выход. А южный ветер продолжает дуть, разгоняет вдоль губы приличную волну. На узком судовом ходу лавироваться опасно, а идти на моторе - не получится - мотор выскакивает из воды, взрывается и может сгореть. Мне случилось однажды лишние сутки переждать в Уницкой губе, пока ветер не переменился. Направляясь в эту губу, следует иметь в виду такую возможность.

Посетив эти красивые губы, можно направить яхту к Рижским шхерам. Ну, как же - побывать на Онеге и не посетить музей-заповедник Кижь?

Путь из Уницкой губы к Кижским шхерам лежит в южном направлении. Вы, конечно уже проложили курс на карте, обратив особое внимание на каменные мели - луды, огражденные вехами и буями. Этих луд по пути несколько.

Примерно полдня движения, и ваша яхта выйдет к Гарницкому маяку, он установлен при входе в шхеры. А сами шхеры - это как судоходная река - щедро обставлены створами, буями и вехами. Входя в них, следует знать, что местные правила плавания запрещают движение под парусами по шхерам в дневное время. Да это и понятно:

движение здесь оживленное - несколько раз в день проносятся "Кометы" или "Колхида" (тоже судно на подводных крыльях) из Петрозаводска на Кижь и обратно. Иногда проходят пассажирские теплоходы, путейские катера. Так что надо в шхерах и вперед смотреть, и назад оглядываться. И во время посторониться - не мешать.

Хозяева Кижского заповедника не очень любят яхтсменов, прибывающих посмотреть Кижь. К пассажирской пристани даже и близко не подходите - шуму не оберетесь. Пройдите на полтора километра севернее - там есть старая Васильевская пристань, около нее обычно и швартуются яхты. К ней можно подойти сбоку -там достаточно глубоко для килевой яхты. Отсюда наиболее любознательная часть вашего экипажа пойдет на остров, там присоединится к какой-нибудь экскурсии и выслушает много интересного о Кижях.

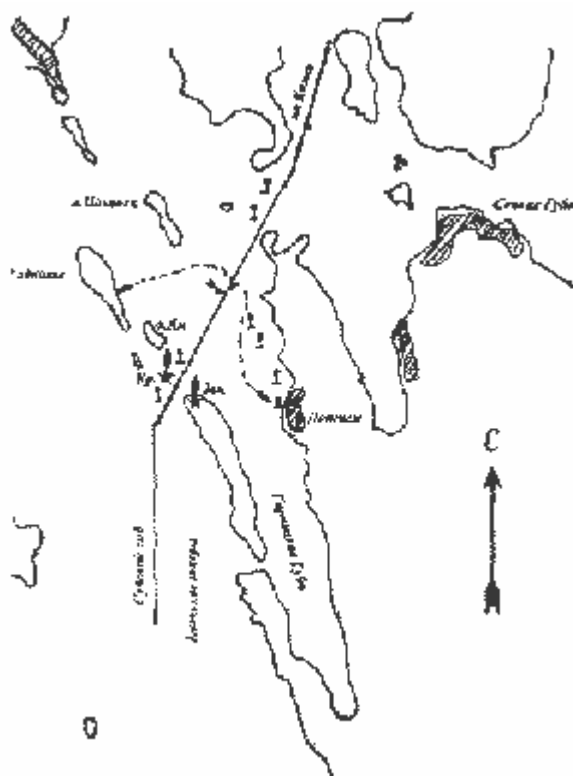


Рис. 20 Стоянки в районе Сенной Губы

В воскресные дни летом на Кижях частенько устраивают фольклорные праздники, если вы в Петрозаводске узнаете о дате такого праздника, старайтесь попасть в этот день на Кижь - это всегда интересно.

Хорошо бы не ночевать у о.Кижь, посреди ночи могут явиться местные администраторы с милицией и прогонят, а то и оштрафуют. Напротив Васильевской пристани есть две небольшие бухты, разделенные островком, вот туда я обычно и уходил и ночевал, стоя на якоре.

А иногда еще по пути к Кижам, если дело шло к вечеру, я сворачивал к острову Радколье, что напротив селения Сенная Губа и там швартовался к одной из трех берез, издаലെка видных на скалистом берегу этого острова. Тут надо смотреть на ветер: если он навалыный к берегу о.Радколье, то он ночью может разогнать волну, тогда лучше там не становиться, а перейти напротив, к селению Лонгасы, около которого пристань Сенная губа.

На якоре можно постоять в Кумушгубе, она хорошо прикрыта от ветров и волны. Входить в нее нужно малыми ходами, держась поближе к мысу Ризнаволок. Островок оставьте по левому борту и, пройдя полмили, становитесь на якорь.

Посетив Кижь, можно выйти из Кижских шхер через Северный фарватер, он выведет вас к мысу Лейнаволок и в Заонежский пролив. Только имейте в виду, что выход через этот фарватер идет по 9 створам, направления которых иногда круто меняются, поэтому лучше не пытайтесь выйти под парусами, а заводите мотор и держите точно по линиям створов.

Ну, а когда встанете на последний, Коткаснավолокский створ, тут уж смотрите на ветер, здесь, в крайнем случае можно и полавироваться, только - короткими галсами.

Выйдя к мысу Лейнаволок, можно обогнуть его и взять курс к северу. О местах для стоянок по пути я расскажу. Первое по вашему ходу - селение Типиницы, есть пристань, где можно встать, есть магазин и почта. С бензином - плохо, да будет плохо до самого севера Онеги, вот почему я советовал вам запастись полной заправкой горючего еще в Петрозаводске.

Подход к причалу Типиницы обозначен створом.

Брошенное селение Тамбицы у мыса Тамбиц-Нос, там также причал, но до такой степени погнивший, что по нему и ходить надо с осторожностью; пассажирский причал у селения Кузаранда, а если он открыт ветру и волне, то можно пересечь эту бухту и постоять напротив у рыбацких причалов деревни Вицынцы.

Есть подходы к берегу у Мегострова, с его западной стороны, но место тут открытое, и ночевать там я бы не стал. За ночь может поменяться ветер и причинить вам большие неприятности. Вообще на Онеге часто перемена ветра происходит в 4-5 часов утра, поэтому лучше становиться на ночевку в хорошо укрытых местах, их тоже немало. На Мегострове большие заросли черники, а еще там много следов войны - колючая проволока, спираль Бруно и винтовочные и пулеметные гильзы. Финны захватили весь западный берег озера, а здесь, на Мегострове стояли наши.

Осмотрев это все, перейдите чуть севернее - к острову Сал, на котором установлен большой маяк. Раньше там был прекрасный рыбацкий причал в проливе между островами Сал и Корела. Но рыбаки это место забросили, все сгнило, сараи и банька разрушились, а остров зарос травой по грудь - не пробьешься.

Поблизости находится поселок Толвуя, там имеется магазин. А желающие посмотреть остатки старинного монастыря могут подойти к Палеострову. Это все очень недалеко от острова Сал, подходы везде обозначены створами и вехами, и на карте тоже все это есть.

Ну, а севернее, в самом конце Онежского озера - город Медвежьегорск и поселок Повенец. В Медвежьегорске - железная дорога, следовательно бензин достать можно, хоть и с некоторой натугой. В Повенце бензин достать вообще трудно. Магазины в обоих этих пунктах имеются.

Здесь, в этих северных краях много следов Великой Отечественной войны. Во многих местах вы увидите следы окопов, колючей проволоки. А в Повенце проходила линия фронта, и здесь есть памятные места.

С питьевой водой на Онеге проблем вообще никаких - в любом месте, уйдя на милю от берега, можете брать воду из-за борта, и ничего с вами не будет. Кроме, конечно, Кондопожской губы, где травит воду ЦБК, Петрозаводской губы, на которой стоит большой город, и окрестностей Медвежьегорска, где вода имеет желтоватый оттенок - это работа канифолевого завода.

Рыбалка тоже везде хорошая, только вам надо где-то в населенке своевременно позаботиться о червях.

В Повенце можно ошвартоваться у причалов порта, там, где есть свободное место, сейчас грузооборот на Онеге, как и в других местах, изрядно поуменьшился. Но, все же, может подойти сухогоруз, и вас побеспокоят. Лучше перейдите на западный берег этой же бухточки и с разрешения хозяев встаньте у причала водомерного поста. Там будете стоять спокойно.

Рядом с Повенцом есть Войгуба, на яхте вы туда не войдете - камни, а на тузике можно войти и хорошо порыбачить, там отменный клев окуня.

На подходе к Медвежьегорску есть живописная и укрытая от всех ветров Кумсгуба. Заход в нее простой: держитесь между мысом Кумснаволок и островом Аннушкин, чуть ближе к острову. Берега мелковаты, но на якоре можно встать практически везде. В глубине бухты деревня, тоже Кумсгуба. Жители ее охотно продают различные сельхозпродукты.

Чуть ближе к Медвежьегорску - губа Лумбуша, также укрытая от ветра и волны и, к тому же, вход в нее обставлен буями, вехами и створами. Но вход этот очень узкий, поэтому входить лучше днем. В глубине Лумбуши расположен большой поселок Пиндуши, там можно ошвартоваться у местных причалов, а берега губы тоже мелкие. В поселке имеются магазины. А еще в Пиндушах имеется небольшая рембаза, куда в случае чего можно обратиться за помощью.

А в Медвежьегорске подхода к берегу нет вообще, кроме грузового порта, куда стоит подходить только при крайней необходимости. Мы становились на якорь напротив городского пляжа и переправлялись на тузике. Бензозаправка от берега далеко.

Вы добрались до самого северного конца Онежского озера, дальше ваш путь лежит на юг. На обратном пути можно отдохнуть или отстояться в Черной губе или рядом, в Оровгубе, обе губы вдаются в северо-восточный берег Онеги. Входы в них обставлены вехами и несветящими створами. Укрыты обе бухты хорошо, но интересного там мало. В любом случае, входя в эти губы, посмотрите карту и почитайте лоцию.

На ходу под парусами мы обычно тащим за яхтой блесну на 100-метровой леске, и на эту блесну нам нередко попадался кто-либо крупный - щука, судак, лосось.

На обратном пути можно посетить Южный Олений остров у восточного берега Большого Клименецкого острова. Пролив, в который надо заходить, тоже почему-то называется Южный Олений остров. Чудно - пролив, а называется остров. Но так на карте. Этим проливом надо пройти почти до конца в северо-западном направлении и в конце справа увидите полуразваленную высокую пристань. Сверните сразу за нее, ткнитесь носом в берег и вы будете стоять в укрытом месте. Сюда | тоже лучше подходить в светлое время - при подходе к пристани из воды высовываются верхние концы свай, которые в темноте не видны.

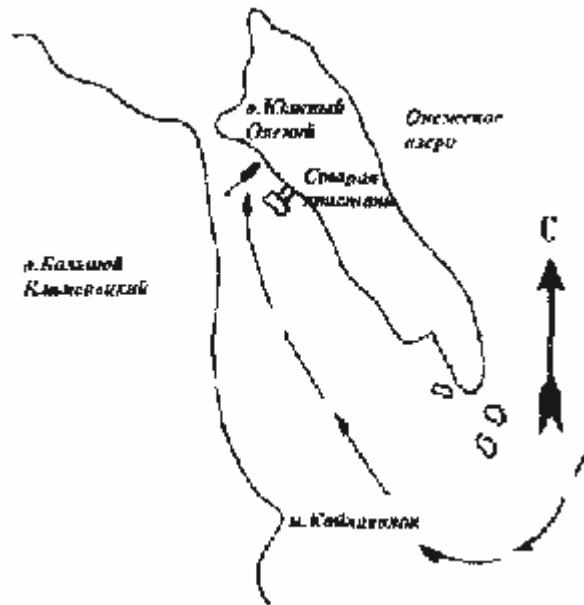


Рис. 21. Стоянка на о. Южный Олений

Здесь на берегу - сложенные из известняка печи для обжига его же. По острову передвигайтесь осторожно, смотрите под ноги - здесь водятся гадюки. Не наступите, и они вас не тронут.

Метрах в 30 от пристани была дамба, соединяющая Южный Олений и Большой Клименецкий острова. Говорят, ее монахи I когда-то построили. Но с тех пор все здесь заброшено, за дамбой давно никто не следил, и волнами промыло в дамбе проран метров 6-8 шириной. В нем все время - течение, причем, очень интересное: каждые 10-15 минут оно меняет направление на противоположное, как при приливе и отливе, хотя мы знаем, что на Онеге ничего подобного нет. Так вот, при спокойной погоде, т.е. при слабом ветре, в этом проране кишмя кишит рыба - окунь и крупная плотва. Если ваши червяки еще живы, вы можете за короткий срок надергать и на уху, и на жареху. А если черви скоропостижно скончались (однажды так было у меня, когда я забыл их подкармливать супом), то для таких обстоятельств здесь водятся слепни - здоровенные и злые, на них тоже прекрасно клюет. Ловить слепней надо на живца, т.е. на самого себя.

Из-за этой рыбалки многие яхтсмены сюда и приходят. Тем более, что при выходе из пролива, в 2-3-х кабельтовых от берега Ю. Оленьего лежит щучья банка. Если у вас есть время, пройдите по ней туда и обратно несколько раз, таща за яхтой блесну - и щука вам будет.

Остров, хоть и называется Олений, но оленей я на нем не встречал. А вот чего там в избытке - это комаров. Несмотря ни на какие операции перед сном, ночью могут сожрать всю команду. Советую перед сном отвалить от берега, выйти на середину пролива и встать на якорь. Грунт в проливе держит хорошо, а комаров сдует ветром.

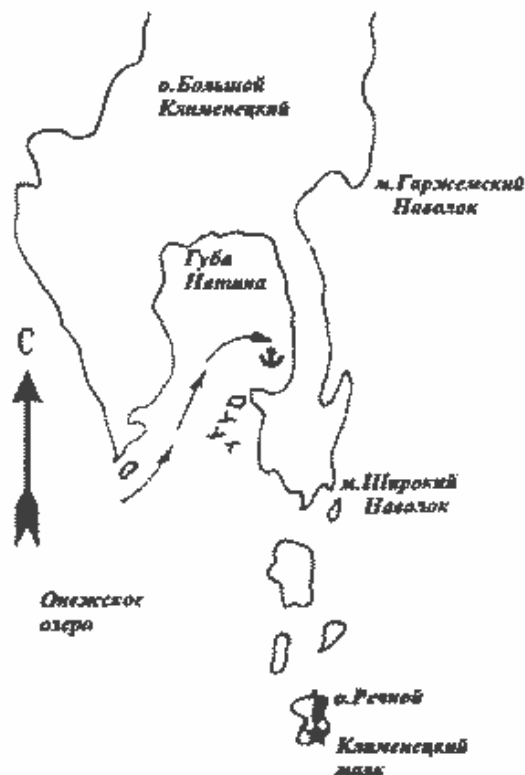


Рис. 22. Стоянка в Няниной Губе

Еще приятная стояночка: на южной оконечности о. Большого Клименецкого расположена Нятина губа - большой залив, а в его восточной части есть небольшая бухта, хорошо укрытая от всех ветров и волн. К берегу вам там не подойти. Ну, и не надо - становитесь на якорь метрах в 10 от берега и переправляйтесь на тузике. Берег Нятиной губы - одно из самых черничных мест на Онеге. Если вы сюда придете после 20 июля, то черникой запасетесь в любом количестве.

Далее можно взять курс к восточному берегу озера и при подходе вы увидите издали Бес-гору, а чуть позже - м.Бесов Нос с маяком. Подходя, обратите внимание на ветер. Если он навалный, да еще и свежий, лучше это место не посещать, а последовать куда-либо дальше.

Мыс Бесов Нос знаменит своими петроглифами, т.е. наскальными изображениями, высеченными прямо на камнях. Говорят, древние люди их высекли. Возможно, возможно...

Сам мыс выдается в озеро между двумя большими бухтами - северной и южной. Петроглифы вы найдете на самом мысу, под маяком, на огромной каменной плите, наклонно сходящей к воде.

Почему я не советую здесь долго пребывать? Под самым мысом грунт - каменная плита, она или не держит якорь совсем, или, если он попадет лапой под большой камень, вам его потом не вытянуть. А в северной и южной бухтах грунт - песок, ваш якорь может поползти. Вы, например, укрывшись от южного ветра в северной бухте, а ночью ветер поменяется на северо-западный, и вы проснетесь оттого, что вашу яхту начнет валять по мелям.

Поэтому, посмотрев петроглифы и удовлетворив свою любознательность, выбирайте якорь, и можно направляться в любую сторону. Например, в устье реки Водлы, там расположен поселок Шальский, где есть магазины. А еще - рыбаки с рыбой. Заходить в реку Водлу надо аккуратно по створам, буям и вехам, ее устье с озера не видно.

Несколько севернее, милях в 20 от Бесова Носа есть чудный островок под названием Чур. Там красиво, там можно найти место для удобной и спокойной стоянки, там можно хорошо половить рыбку. Подход туда такой: движетесь на север, оставляя справа все прибрежные острова (Шальские), а пройдя остров Северный Кузовец (на нем маяк), сворачивайте на восток. Обогнули правым бортом Сев. Кузовец, а за ним сразу увидите и Чур. Островок имеет очертания в виде восьмерки, приглубые подходы с двух сторон, там где у восьмерки перехват. Выбирайте место, сообразуясь с направлением ветра.

Ну, а если время вашего плавания подходит к концу, то вы или направляетесь в Петрозаводск, если вам там предстоит смена, или, если вам вести яхту в Москву, то курс - на устье Вытегры. В обоих случаях придется сделать большой переход. По пути к Петрозаводску надо пересечь всю Онегу с востока на запад (место укрытия одно - Нятина губа), а, если на Вытегру, то - на юг. Здесь вы по пути можете заглянуть в реку Андому, она на карте указана, а с озера видны при подходе знаки створа, ведущего в устье реки. Прямо в устье - рыбачья стоянка, здесь, если повезет, можно запастись на дорогу онежской рыбкой.

В устье Вытегры не очень удобно входить ночью. Огни там горят: створные знаки, светящийся знак, несколько буюв, но с воды по этим знакам трудно ориентироваться, если уж подошли вы в темное время, лучше подождите поодаль немного, пока в устье направится какой-нибудь теплоход. А вы - за ним. А если днем - все очень просто: отыщите входной Вытегорский буй, подойдете к нему поближе, около него покидаете в воду монетки, чтобы еще здесь побывать, и ложитесь на линию створа. А потом - две пары подходных буюв, и вы - в реке Вытегре. Отсюда пойдет ваш 900-километровый путь к Москве.

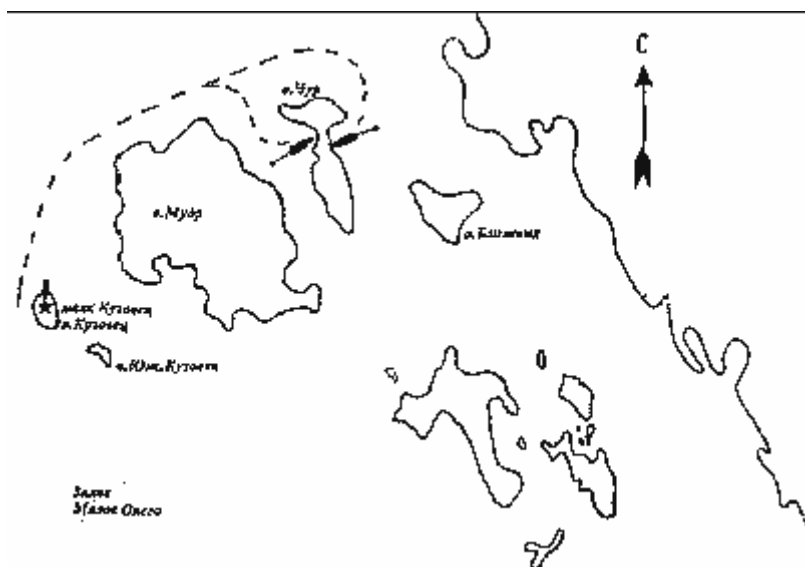


Рис. 23. Стоянки на о.Чур

Даже если ваша яхта не участвует в регате "Кубок Онежского озера", все равно, вы можете присоединиться к яхтам, которые будут отгружаться в Москву на теплоходе, в этом содействии оказывает Беломорско-Онежское пароходство. Тут у вас главная проблема - как поставить яхту на теплоходе. Если вы привезли ее из Москвы таким же путем, то ваш киль-блок стоит в грузовом порту, и все в порядке. А если нет? Возможные варианты: в трюме теплохода - сыпучий груз, песок или щебень. Выкапываете яму для вашего килля, и кран ставит яхту килем в эту яму. Второй вариант. Кладёте яхту бортом на палубу, подложив под корпус несколько старых автопокрышек.

Сразу вам скажу: оба эти способа для корпуса вашей яхты не полезны.

МАЛЕНЬКИЕ ХИТРОСТИ

(Некоторые приемы старых яхтсменов)

Определение девиации компаса

Конечно, это не классическое определение, но для навигации яхт, совершающих плавания по нашим северным озерам, точность - достаточная.

У вас на яхте должен быть самодельный ручной пеленгатор. Я его сделал сам, используя авиационный компас КИ-12. Изготовил деревянную рукоятку, в ней вырезал отверстие по диаметру компаса, вставил его так, чтобы он сидел плотно. А чуть выше сделал небольшую дырку по диаметру латунной трубки, примерно 15 миллиметров, да можно и любого другого. На одном конце трубки - крышка с вертикальной щелью (по диаметру), на другом - волосок из латунной проволоки припаян, тоже вертикально. Получилось, как прицел и мушка у винтовки. Очень важно, чтобы не было ни одной стальной детали.

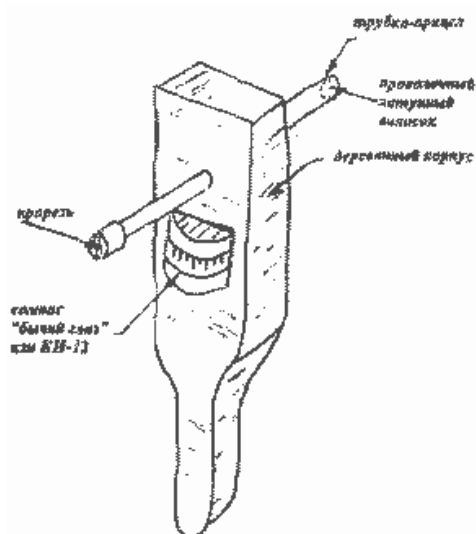


Рис. 24. Ручной пеленгатор

Смотришь в трубку на нужный тебе ориентир, целишься в него через прицел и мушку, и тут же переводишь глаз на компас, он - чуть ниже трубки. Его показания и есть компасный пеленг на нужный тебе ориентир. Я частенько брал пеленги на два или три известных мне маяка на Онеге и Ладоге и получал свое точное место, треугольник ошибок обычно бывал небольшой. Замеры можно повторить несколько раз, убедившись, что они - верные.

Теперь, как определять девиацию вашего компаса. Вам известно, что девиация - это отклонение стрелки компаса от магнитного меридиана под влиянием железа, которое имеется у вас на яхте. Вам также должно быть известно, что девиация на разных курсах - тоже разная.

Операция начинается с того, что вы сажаете своего помощника в гребную шлюпку. У него с собой ваш ручной пеленгатор, блокнот и карандаш. В блокноте заранее расчерчена таблица с клеточками, клеточки по вертикали пронумерованы, номеров на 70. Исходим из предположения, что на гребной шлюпке никакой девиации не будет. Всего железа на ней - две уключины, этим можно пренебречь. Яхту надо отогнать от берега метров на 50 и поставить на якорь, положив его с носа яхты. Ваш матрос на шлюпке отходит метров на 20 от яхты, стараясь расположиться так, чтобы нос яхты смотрел на шлюпку.

Вы заранее устраиваете на яхте прицел, стараясь уложить его параллельно диаметральной плоскости яхты. Обычно приспособляют прямую рейку, расположив ее на капе (крышке входного люка) и промерив одинаковость расстояния концов рейки от ДП (диаметральной плоскости) яхты. Это и будет ваш прицел.

Человек в шлюпке целится через прицел пеленгатора, стараясь поймать в створ штаг, мачту и ахтерштаг. А вы на яхте тихонько подголавливаете рулем, наводя ваш "прицел" на голову матроса в

шлюпке. Все совместилось. Подаете команду: "Первый!". Вы в яхте и матрос на шлюпке быстро переводите глаз на компас и оба записываете показания своих компасов в клеточке под первым номером.

Далее, вы рулем разворачиваете яхту на 10-15 градусов, а матрос в шлюпке подгребают, чтобы опять оказаться на продолжении ДП яхты и вы оба снова прицеливаетесь. Все совпало. Команда с яхты: "Второй!", глаз на компас и оба записывают показания. И далее, через каждые 10-15 градусов такая же операция. Для проверки самого себя я обычно описываю яхтой два круга и, если показания на одном курсе разные, вывожу среднее.

Следующая операция - составление первичной (черновой) таблицы девиации. Берем блокнот вашего матроса и переносим его показания рядом с вашими, добавляя, естественно по 180 градусов. Он же целился навстречу вам. Его показания - точный компасный курс, ваши - без учета девиации. Разница между ними - это и есть девиация на данном курсе.

Но это еще не все. Из-за ошибок некоторые показания резко отличаются от соседних. Нанесите ваши замеры на миллиметровку: по одной оси курс (по вашему компасу), по другой девиацию. В интервале от 0 до 360 градусов должна нарисоваться плавная кривая, похожая на синусоиду. Вдруг какая-то точка резко выскочила от плавной линии в сторону. Выкиньте эту точку беспощадно, а линию заставьте быть плавной.

И уже потом с этой миллиметровки перенесите цифры в чистовую таблицу девиации. Она должна всегда лежать в яхте на одном и том же месте (как, впрочем, и все яхтенное имущество), и на больших переходах без берега она предохранит вас от ошибок. Придётся, куда нужно.

Перед операцией по определению девиации уложите на свои места все металлические предметы так, как они будут лежать у вас в плавании: подвесные моторы, газовые баллоны, канистры, посуду, инструмент и прочее.

Два нестандартных узла

Узел, которым крепятся кранцы к леерам, имеет свойства всех морских узлов - хорошо держит и легко отдается.

На леер накладывается выбленочный узел, а затем ходовой конец обводится вокруг коренного под леером и продевается в образовавшуюся петлю так, как вяжется рифовый узел. Затяните его покрепче и ваш кранец будет держаться.

Второй узел - для крепления тента, которым мы прикрываем кок-пит на стоянках от дождя и солнца. Наш тентик имеет по краям люверсы, а еще один люверс в середине - там, где через него пройдет гика-топенант. За крайние люверсы заданы концы тросика диаметром 6 мм, а длиной - примерно по метру. Отдаем мочку топенанта, накидываем тент так, чтобы через внутренний люверс тента прошла оковка гика, за которую крепится мочка топенанта. Подтягиваем топенант, чтобы гик поднялся до нужного положения. А дальше поочередно крепим тент кончиками: сперва по длине - за мачту и ахтерш-таг, а затем по ширине - через леера и за отверстия в фальшборте (шпигаты).

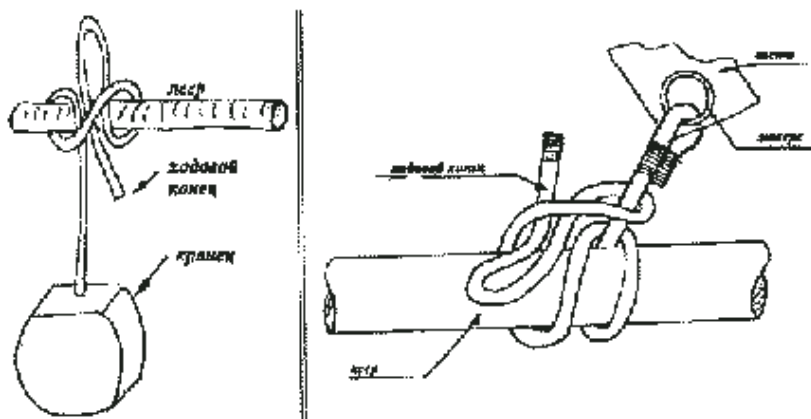


Рис. 25. "Кранцевый" узел Рис. 25а. Узел крепления тент;

Узел крепления вяжется так: обводим ходовой конец вокруг шпигата, утапливаем его вокруг коренного конца, т.е. меняем направление хода троса, делаем еще один шлаг и вяжем ходовым концом рифовый узел. Утянуть покрепче. Чтобы раздуть узел, надо только дернуть за ходовой конец.

Удобный поплавок для мертвого якоря

Мы не жалеем времени и трудов, чтобы поудобнее организовать стоянку яхты в плаваниях и, тем более, в своем яхт-клубе.

Яхта обычно стоит кормой к бону (стоянка "по-адмиральски"). Груз опускается на дно водоема на расстоянии от бона, равном двум длинам яхты. От груза, естественно идет на поверхность достаточно длинный якорный конец. А какой он должен быть длины? Ну это зависит от глубины в том месте, где лежит ваш "мертвяк". Над поверхностью воды должен оставаться свободный конец длиной с вашу яхту плюс еще 5 метров.

Этим концом мы крепим поплавок так, чтобы конец удерживал его прямо над "мертвяком"; и еще остается конец достаточной длины для того, чтобы вытянуть его на нос яхты и закрепить на носовой утке.

Как устроен поплавок? У нас - это пенопластовый тор ("бублик") наружным диаметром около полуметра, а толщиной - сантиметров 20. С обеих сторон на нем закреплены крестовины из стальных планок. А там, где находится перекрестие, перпендикулярно к плоскости пенопласта закреплена металлическая трубка длиной около полутора метров. Диаметр неважен, иногда мы использовали старую лыжную палку, но лучше - потолще. На нижнюю часть трубки крепится груз, килограмма 4-5. А к верхней части трубки с помощью винтов и гаек мы крепим крюк, который стоит раскрытой частью вверх. Для крюка можно использовать дюралевую полосу толщиной 2-3 мм. Она крепится по направлению вниз, а когда тремя винтами вы ее прикрепите, отгибаете ее вверх.

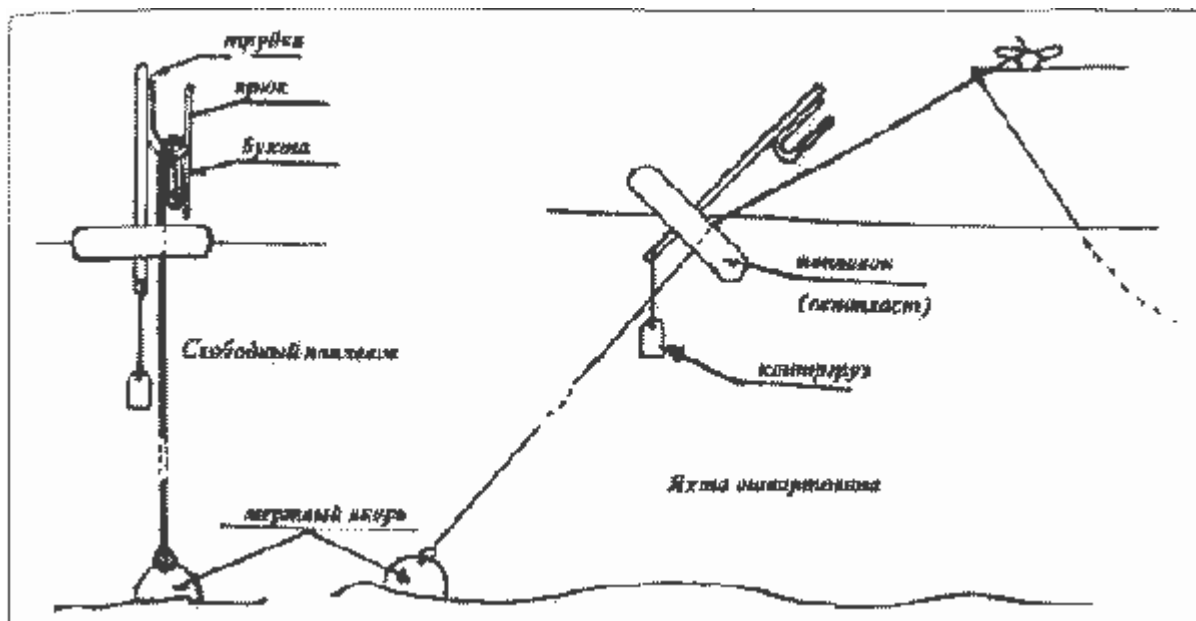


Рис. 26. Поплавок для стоянки на "мертвом" якорю

Итак, ваш поплавок уже стоит на месте. Свободный конец троса сверните бухтой и подвесьте на крюк - вот для чего нужен был груз внизу - чтобы поплавок не перевернулся под весом бухты троса. Подходя на яхте к бонам, одного матроса вы, как положено, ставите на носу с носовым швартовом в руках. А второй (обычно я ухитряюсь делать это сам), перегнувшись через борт, снимает бухту троса с полавка и, потянув его, замедляет ваш ход. Яхта подошла к бону носом. Теперь вы можете ее развернуть. Баковый матрос крепит носовой швартов самым концом на боне за утку или кнехт - что у вас там есть. Залезает обратно на яхту, а вы на корме начинаете энергично выбирать конец, идущий от полавка. Баковый матрос травит свой

швартов, и яхта получает задний ход. Придерживайте румпель, придавая движению яхты нужное направление. Когда вы вышли из общего ряда яхт, можно развернуть вашу лодку на 180 градусов. Для этого два матроса, натянув носовой и якорный концы, идут по разным бортам яхты навстречу другу другу. Яхта разворачивается, а когда она встала кормой к бону, кормовой конец выбирают, а носовой травят. Только надо его во-время одержать, чтобы яхта не ударила кормой о бон. Остается только закрепить швартовы на кормовых и носовой утках. Имея такой поплавок над мертвым якорем, очень удобно также отходить от пирса. Отдаете кормовые швартовы (мы обычно оставляем их на боне), а матрос на баке, заранее отдав якорный конец от носовой утки, энергично вытягивает его, выводя яхту на воду. Когда поплавок поровняется с ним, он быстро сматывает якорный конец в бухту и на ходу подвешивает его на крюк поплавка.

Грамотные яхтсмены часто используют назальный ветер, чтобы сразу подойти кормой к бону. Метрах в 15 от бона, используя инерцию, разворачивают яхту кормой к берегу, а носом к ветру. Стаксель к этому времени убран, а грот один из матросов выносит на ветер, благодаря чему, яхта получает задний ход. Здесь важно подработать румпелем, чтобы не зацепить стоящие у бона яхты, а также своевременно смаянать грот, как только яхта получила достаточный задний ход. Один из матросов снимает бухту с поплавка и одерживает, чтобы яхта встала, подойдя к бону, а второй, выскочив на бон, задает кормовой швартов (или два). После этого набивается и задается на носовую утку и якорный конец.

Штурманская записка

Кокпит яхты - это не рубка большого судна, удобства не те. Тут тебя и поливает, и ветер иногда так жмет, что только держись, чтобы не сдуло. Словом, нет возможности нормально работать с картами. Поэтому перед выходом яхты в большой переход, где возможны всякие условия, вплоть до экстремальных, я, во-первых, делаю прокладку генеральных курсов с пересчетом всех курсов в компасные, а во-вторых составляю для себя то, что я называю "штурманской запиской". Это листок из блокнота, который лежит у меня в кармане, да в таком, до которого легко в любой момент добраться. Это - тоже не пустяк, потому что на вахте мы иногда бываем так упакованы во всякие одежды и непромоканцы, что до некоторых карманов добраться бывает очень непросто.

Что пишем в штурманской записке? В начале дату и маршрут, т.е. пункт отхода и пункт прихода. Затем отдельные этапы пути, от поворота до поворота (если не весь путь лежит по прямой). По каждому этапу: а) компасный курс, б) расстояние в милях, в) ориентиры по пути. По каждому ориентиру пишу, на каком расстоянии по моему маршруту он будет ближе всего, в каком направлении он будет виден и как он выглядит.

Имея в кармане такую записку, вам нет нужды в тяжелой обстановке передавать кому-то руль и лезть в каюту смотреть карту.

Если по пути будут видны маяки или светящиеся знаки, я в штурманскую записку переписываю из "Огней и знаков" их характеристику, т.е. режим работы огней ночью.

Конечно, вы не должны рассматривать свою записку, как железный закон, догму - обстановка-то ведь меняется. Например, вы вышли в хорошую погоду и при попутном ветре, а потом - все наоборот - глухая лавировка при плохой видимости со свежим ветром. Тогда, конечно, вам придется вести постоянную прокладку. И проверять свое место (делать обсервацию), когда это возможно.

Вы проложили компасный курс без учета дрейфа, а на ходу так сложилось, что вам придется дрейф учесть.

Джэк (простейшее подруливающее устройство)

Подруливающее устройство, какие имеют у себя на яхтах океанские и кругосветные яхтсмены - вещь чрезвычайно дорогая. Да и громоздкая, на наших небольших яхтах места им нет. Поэтому я придумал простенькое приспособление, задачей которого было дать мне возможность, находясь одному на вахте, буквально на полминуты оторвать руку от румпеля. Но оказалось, что при ровном ветре мое устройство позволяет не прикасаться к румпелю гораздо дольше.

Как устроен "Джэк" (так мы с ребятами прозвали это устройство)? На обоих комингсах кокпита, примерно на уровне конца румпеля, я поставил два небольших кулачковых стопора с направлением движения троса прямо к концу румпеля.

"Джэк" состоит из двух тяг. Каждая из них делается так: берется резиновый амортизатор диаметром 10-15 мм и длиной около полуметра. Конец отгибается в обратную сторону, образуя петлю, и крепится к самому себе маркой из прочной и толстой нити. А к другому концу амортизатора тоже маркой или бензелем крепится кончик капронового троса диаметром 8-10 мм, длиной тоже около полуметра. Концы этого троса должны быть хорошо оплавлены.

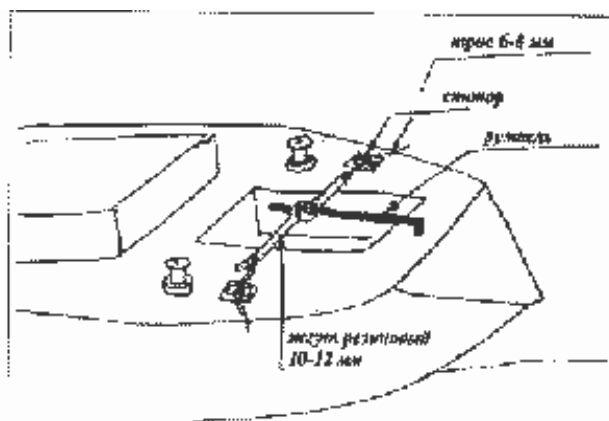


Рис. 27. "Джек"

Все, ваш "автопилот" готов. Устойчиво и надежно Джэк работает на курсах от острого бейдевинда до галфвинда при волне до одного метра. Обе петли на концах амортизатора надеваете на конец румпеля, а концы тросов протягиваете через стопора. А дальше - регулировка: вы потягиваете или потравливаете оба троса через стопора, пока не найдете такого положения, при котором яхта, управляемая "Джэ-ком" идет точно по нужному вам курсу. Еще некоторое время последите за компасом, и, если все правильно, можете на некоторое время заняться другими делами. Мне случилось по часу не касаться румпеля, время от времени проверяя: курс - правильный; паруса - стоят нормально; до берега - еще далеко. Чем крепче ветер, тем больше должен быть натяг резины в обе стороны.

Ночью за рулем

На Онеге и на Ладоге частенько не обойтись без ночного перехода. У многих, кто впервые делает такой переход, возникают сложности с отслеживанием курса по компасу. "Светящаяся" картушка компаса не светится, курс не виден. Рулевой включает фонарик, бросает взгляд на компас, сразу же слепнет на пару минут, а когда зрение вновь восстанавливается, оказывается, что яхта вновь ушла с курса, а паруса заполаскивают. Все сначала!

Я при ночных переходах использовал любые, даже не очень стационарные ориентиры. Луна, хорошо видная звездочка на небе, даже тучка или облачко, но, разумеется, не над головой, а где-то над горизонтом. Выставив яхту на правильный курс, я немедленно присматриваюсь: что видно впереди? И даже не совсем впереди. Чуть сбоку, через вантину видна звезда или тучка. Ага! Минут 15-20 можете спокойно держать ее в створе ванты. А какую-то тучку на горизонте иногда можно до получаса держать за ориентир. Я даже пересаживался в кокпите, чтобы мой "ориентир" был виден через мачту, вантину и т.д.

Конечно, минут через 15 проверьте ваш курс. Возможно, за ориентир уже придется взять что-то другое. Но зато нет необходимости каждые 2 минуты светить на компас.

Берегите швартовы!

Если уровень берега или пирса, стенки, куда вы швартуетесь, выше вашей палубы, то ваш швартовый конец непрерывно трётся, образуя угол. Хорошо бы для таких случаев надевать на швартовый конец кусок резинового шланга длиной сантиметров 40. А внутренний диаметр желательно иметь такой, чтобы этот кусок шланга с трудом передвигался по швартову. Тогда после швартовки вам остается только сдвинуть шланг так, чтобы он оказался на месте перегиба швартова.

Ну, а если шланга у вас нет, намотайте на швартов в месте перегиба тряпку и принайтуйте ее веревочной схваткой - это тоже предохранит швартов от перетирания.

Подход к пирсу

Способы подхода к пирсу при разных ветрах вообще подробно описаны в учебниках и в "Справочнике яхтсмена" Б. Бонда. Я хочу поделиться одним из приемов подхода к пирсу при отжимном ветре, т.е. дующем от берега.

Такой ветер обычно приободряет, и многие рулевые идут к пирсу, не убавляя скорости. В результате соприкосновение носа яхты и пирса происходит энергичнее, чем того хотелось бы.

Направляйтесь к берегу, не убирая грота, а только растравив побольше гика-шкот. Одного матроса заранее поставьте на ходовой конец гика-топенанта. И, если видите, что скорость слишком велика, подавайте ему команду, по которой он должен энергично выбрать топенант. Нок гика резко поднимется вверх, грот сложится в мешок, заберет встречный ветер и затормозит ход вашей яхты.

А как только нос яхты будет ошвартован, топенант надо растравить, а грот убрать.

Руки вместо стаксель-шкота

Иногда, подходя к месту стоянки, стационарной или якорной, вам надо заранее уменьшить скорость, но не потерять ее совсем. Я в таких случаях командовал убрать грот и двигался под одним стакселем. Предположим, скорость еще великовата. Один из матросов по моей команде травит стаксель-фал, но не до конца, часть стакселя еще над палубой. Второй матрос должен изобразить стаксель-шкот, т.е. перебирая руками по задней шкаторине, прижимает стаксель к палубе, оттянув его назад. Таким образом, работает только часть стакселя, и вы имеете ту скорость, которая вам нужна.