

## ПЕРЕГОН

**В**ам не хватает адреналина? Да его этой весной везде навалом. Или наливом, если он жидкий. Точно не знаю, не видел пока этот продукт в его естественном состоянии. Мой старший сын пополняет его запасы, бегая по лесам с автоматом с другими любителями страйк-болла. Это когда шарики не просто пачкают тебя краской, как в пейнт-болле, а добавляют синяков, если не увернулся. Ну, каждому свое. Сотрудница оседлала велосипед, и ездит на работу и с работы. Другая, из соседнего кабинета, пошла тем же путем, но встреча со столбом на набережной Обводного канала остановила ее порыв. Если бы не остановивший ее столб, вариантов было немного – на проезжую часть, где идет поток машин или в канал, где вода, конечно, уже не такая грязная как раньше, но холодная точно. Мой адреналин – на границе двух сред (не среды и четверга, я не барон Мюнхгаузен, дополнительных дней в неделе не изобретаю), а именно воды и воздуха.

Попадали в жизни «с корабля на бал»? Наверняка, и не раз. А в обратном направлении не пробовали? Очень даже интересно, поскольку получилось так именно в буквальном смысле. Тренировка по бальным танцам завершилась в девять вечера, а в девять часов тридцать минут я уже был на борту яхты «Сигма-2» и встал к румпелю. Идти предстояло далеко и долго. По сравнению с осенним перегонем в обратном направлении, идти придется против течения. Против мощного потока Невы, пополненного многоводием поздней весны. Вода поднялась и в Ладого, и в самой Неве. На борту сборный экипаж, трое участвовали в осеннем перегоне. Еще один имеет опыт хождения под парусами и сразу взялся рулить, сколько сможет. Ему предстоит покинуть борт в Шлиссельбурге. Там же простимся с нашим коком – Олесей. Она взяла на себя миссию накормить сразу всех и приготовить что-то про запас на остающийся на борту экипаж из четырех мужчин, которым предстоит идти дальше – на север.

Чем отличается Нева в период навигации от Невского проспекта. Практически ни чем. Я умею в виду интенсивность движения. Только вот по Неве интенсивность в ночное время выше. Если днем там ходят мелкосидящие «галоши» - как издавна привыкли называть экскурсионные теплоходики с застекленными салонами и палубами, катера, баржи и прочие, которые способны проходить под низкими мостами, то ночью, когда мосты разведены, мимо дворцов и соборов проплывают корпускулярные сухогрузы, танкеры, ролкеры, предназначенные для судоходства по рекам. Такие еще называют судами класса «река-море». У них приплюснутые надстройки, чтобы проходить под мостами, где это возможно без их

разведения. Они глубоко сидят, если нагружены и наоборот – возвышаются над нами ржавыми или выкрашенными бортами, если идут в балласте. Нам лучше не становиться у них на пути. Даже разведенную ими волну мы стараемся принимать с носовых или кормовых направлений. Так нас будет меньше болтать с борта на борт. Мы идем по правилам правостороннего движения по рекам – ближе к левому берегу Невы. Мимо Смольного монастыря. Наконец-то белая свеча его колокольни освобождена от строительных лесов. Далее все становится менее интересным – промышленные зоны сменяются новыми застройками. Мы привыкли к «державному» течению Невы в ее устье. Другого, если не проходили Неву всю, до ее истока, мы и не знаем. Я ее знаю с детства. Ездили с отцом на теплоходике в Кировск и в Шлиссельбург. А Нева ведет себя вполне как самая обычная река – петляет, сужается, расширяется, ускоряется и замедляется. Принимает притоки: Славянку, Черную, Ижору, еще одну



Черную, Тосну, Мгу, Мойку (не ту, что есть в городе), Дубровку, опять Черную (сколько их в Ленинградской области!) и обтекает остров Абырвалг! Шучу. Это из «Собачьего сердца», а остров действительно называется «Главрыба». Самое сложное место – Ивановские пороги. Течение здесь стремительное, а судоходный фарватер узкий. Пришлось ждать, когда диспетчер, регулирующий прохождение порогов «большими», разрешит нам проскочить в паузе между судами, идущими вверх и вниз по течению. Из-за напряженного графика движения по Неве, нам даже есть приготовленную Олесею вкуснейшую солянку пришлось прямо на палубе, развернув складной столик, и не отвлекаясь от процесса руления.

Вышли в Ладогу почти в штиль. Мечта об экономии топлива для двигателя подтаивала как мороженое в жаркий полдень. С той лишь разницей, что из-за смены вахт, слабого изменения освещенности за иллюминаторами каюты, день теперь или ночь, вечер или утро, определить по пасмурной погоде не удавалось. От ладожской воды тянуло ледяным холодом. Откуда взяться теплу, если его еще и не было. Грелись кофе, чаем. Подвахтенные могли бы и еще чем-то, но решили отказаться. В надежде на ветер поставили паруса полностью – грот и генуэзский стаксель. В зависимости от курса паруса то добавляли к нашей скорости пол узла, то убавляли. К вечеру ветер, стихая, начал менять направление. Задуло нам в хороший бейдевинд. Скорость росла. Наконец яхту стало кренить, и мы уже шли вперед под 6 узлов. Неудобство такого хождения в том, что удерживая румпель, необходимо еще и самого себя удерживать на палубе, при этом сверяясь с компасом и курсографом. Ноги скользят в сторону крена. Знаю, что эту яхту такой ветер неспособен конкретно накренить, но все равно, как пуганая ворона, не соглашаюсь сидеть на подветренном борту. В картушку компаса оттуда смотреть невозможно, а курсограф немного запаздывает реагировать на изменение курса под порывами ветра. К ночи ветер закил. Но стало реально холодно. Из-за установленных на случай, если ветер все же разойдется, парусов, трубу печки пришлось снять. Огонь соответственно не разводим. В каюте температура немногим отличается от наружной. На палубе + 8, в каюте +12. Подвахтенные спят, не раздеваясь, завернувшись в одеяла. На мою вахту выпало проходить между Тайпаловским заливом и Суханевской банкой. На курсографе стрелка, обозначающая яхту, едва вписывается на экране в узость между двумя полями густо-голубого цвета. Там, условно говоря, «мелко», если при нашей осадке в 1,3 метра, глубины в 8 - 9 метров на откосах банки считать отмелью. По факту до береговой линии, уходящей влево, дистанция все увеличивается. Надо выходить в точку смены курса, чтобы потом двигаться в направлении пролива между материковой частью и островом Коневец. Но вахта моя кончилась. Заступил капитан. Проснувшись, я увидел, как остров этот самый уже уходит справа за корму. Отсюда до Приозерска еще несколько часов хода. Нежнейшего кремового оттенка рассвет над Ладогой утром в воскресенье наблюдал через иллюминатор. Глаза все равно закрывались, и даже первые лучи солнца не заставили приподнять свою тушку, чтобы увидеть этот благодатный момент. И только гидробудильник заставил вылезти из нагретой койки и устроиться на юте, упершись в леер. Справа лежала заштилевшая Ладога, слева песчаные пляжи сменялись каменистыми грядами. Шли, распугивая сидящих на воде уток и чаек. «Если птица села в воду, жди хорошую погоду». А нам бы чуть ветерка в паруса!

---

Чернеющие у берега точки, при рассматривании в бинокль, оказались стадом ладожских нерп. Я насчитал около десятка в одном месте и шесть штук нежились в утренних лучах в другом. Людей на этом берегу удалось увидеть только в одном месте. Под соснами проглядывались несколько палаток, а через кроны деревьев проходил дым от костра. Интересно, как им ночевалось по такому холоду? Вот уже над береговой линией, сформированной кронами деревьев, стали заметны два главных ориентира – две трубы Приозерского ЦБК. Все, практически пришли. Новая стоянка, новый причал. Швартуемся, жарим набранные на выход сосиски. Под домашнюю квашеную капустку и другие овощи, сосиски пошли на «ура». Особенно искренне приветствуя выпитые «С приплыздом!» рюмочки коньяка. Позади 38 ходовых часов и 60 морских миль против течения и ветра.

*Владимир Галахов (В-77)*