

Олег Кодола. Фото автора

«КОРСАРЫ» на Белом море

Каждое лето мы «со товарищи» работаем на Соловках – возим туристов. Морские экскурсии – интересное занятие, но соловецкие суда, к сожалению, тихоходны. Даже «Стриж» расстояние до Кузовов – красивейшего беломорского архипелага – преодолевает за полтора часа.



Учитывая, что экскурсия по Кузовам длится всего три часа, тратить на дорогу столько же времени – крайне нерационально.

Поэтому мы, сделав ставку на скорость и пожертвовав удобствами, решили купить большую надувную ГИМС вместимостью – 12 мест. В сети нашелся «Корсар-Адмирал-550» грузоподъемностью 1600 кг на 12 посадочных мест. Максимальная разрешенная мощность движка на транце – 85 л.с.

Лодка, движок («Mercury ELPTO 75») и вся необходимая навеска (жилеты, ветровоздушный костюм, канистры, бак, бочки, GPS, два винта, гелевый аккумулятор, веревка, альпинистские карабины, консоль управления, тахометр, руль, сиденье для пилота, водяной насос, ходовые огни, сигнальные средства, огнетушитель, аптечка, инструменты, водяной насос) встали в 400 тысяч. В общем, относительно недорого.

Но, как вы понимаете, сажать в

лодку туристов, не опробовав на себе все это великолепие, мы не могли. И потому решено было «немножечко» ее обкатать, а точнее, перегнать морем по маршруту Архангельск–Соловки.

Надо сказать, что лодка, которую мы купили, оказалась единственным «Адмиралом» в Архангельской области. Наверное, поэтому местный ГИМС отказался ее зарегистрировать с морским переходом. «Сто метров от берега на Северной Двине – это максимум, что мы вам дадим», – сказали мне прожженные «морские волки». Пришлось зарегистрировать лодку в Санкт-Петербурге.

Вечером 30 мая лодка стояла на воде у причала Архангельского яхт-клуба. На Соловках – проблемы с топливом, поэтому в центр лодки были уложены две железные бочки с бензином (400 л), обставленные канистрами с бензином (100 л), плюс бак (еще 100 л), а также все остальные необходимые вещи. С четырьмя членами экипажа в общем набралось 1400 кг – почти максимум для «Ад-

мирала». Мы делали вид, что едем на дачу, на один из островов в дельте Северной Двины, а все остальные – что верят этому.

Управление пятиметровым болидом, нагруженным под завязку, да еще с таким зверем на транце – занятие, требующее максимального контроля. Небольшая полуметровая волна, бьющая в нос, проверила наш такелаж на прочность. Вроде бы все лежало на своих местах, не смещаясь, места оставалось ровно столько, чтобы экипаж, сидящий на бортах, мог опустить ноги между бочками и канистрами до пайол. Но обнаружилась другая неприятность: сливной клапан почему-то не справлялся с потоками водяной пыли, десятками литров оседавшей в лодке. Постепенно под ногами пилота и штурмана, сидевших у движка (консоль мы поставили на корме – иначе пилоту не видно, что происходит с пассажирами), стала набираться лужа воды. Кожаные ботинки с пропиткой промокли через час. Лужа дошла до щиколоток. Пришлось смириться



с перспективой идти до Соловков с мокрыми ногами.

Интересно, что теоретически на лодке таких параметров по ровной воде, да если выйти на максимум скорости, можно добежать до Соловков часов за шесть-семь. На практике за два часа мы прошли только дельту Северной Двины. Перед выходом в море – первая остановка, чтобы перекусить, перевязать груз на носу: рюкзаки, тюки, коробки.

Отойдя от берега, мы сели на мель. Причем плотно – мель оказалась большой. Пока снимались, сели еще раз. По счастью, винт остался цел, и потихоньку мы вышли в море.

Говорят, что в море была волна. Я, честно говоря, ее не заметил – когда сидишь за рулем груженого «Корсара», некогда глазеть на волны, приходится просто рулить, выбирая оптимальный маршрут среди неровностей штормящего моря. «Корсар» идеально слушался руля, но возможность выйти на глиссирование при таком ветре, волне и с таким грузом отсутствовала.

Тем не менее мы решили идти на Унские Рога – два мыса Летнего берега, далеко выдающиеся в море своими опасными отмелями. За Рогами – единственная бухта на протяжении всего Летнего берега, где мы могли бы спокойно заночевать. «Корсар» полз на 10–12 уз, переваливаясь, как старая арба по горной тропе. Что-то заставило меня оглянуться на струйку охлаждения, которая должна была быть... Должна была, но ее не было! Мы шли без охлаждения! Систему охлаждения забило, когда мы сели на мель. (На судне, судя по дальнейшим симптомам, забило не всю систему охлаждения, а лишь ее сливное сопло, иначе двигатель заклинило бы моментально. – *Прим. ред.*)

Единственно возможное решение было принято мгновенно: сбросить газ и... продолжить путешествие, упрямо двигаясь к цели. Идти же решили вдоль берега, выискивая малейшую возможность пристать для ремонта. Если движок накроется от перегрева, пара весел, входящих

в комплект «Корсара», не помогут. Нас просто вынесет из Белого моря в Баренцево, точно пробку от шампанского. То, что начиналось как слегка экстремальная шутка, превращалось в проблему выживания. Теперь мы стремились к берегу.

Когда море штормит, средняя скорость в 5 уз превращается в пытку, лодку захлестывает, мокрые ноги мерзнут в ледяной воде, а капельки воды потихоньку проникают под защитную экипировку, стекая струйками по коже. На протяжении многих часов мы не встретили ни одной бухточки, ни одного мысочка, где могли бы притулиться. Каждый мыс, выступающий впереди, мнился Унскими Рогами.

Наконец-то карта и GPS дали нам небольшую надежду. Недалеко от нас – река Сюзьма, единственная возможность остановиться для ремонта. Каково же было наше разочарование, когда мы увидели эту Сюзьму. Накат разбивался об отмель, отгораживающую речушку от моря. Конечно, мы попытались найти про-



ход, но глубина ручейка, гордо поименованного «рекой», оказалась все-таки меньше нашей полуметровой осадки. Ткнувшись несколько раз в отмель и пару раз ударившись винтом о песчаное дно, мы вынуждены были повернуть обратно. Ремонт системы охлаждения опять откладывался, что пагубно сказывалось на нервах экипажа. Опять море, болтанка, 5 уз, холод и сырость.

Видимо, наше коллективное желание отремонтироваться на Сюзьме было так велико, что мир все-таки «прогнулся под нас». Толчки о сюзьминскую отмель похоже расшевелили пробку в системе охлаждения, и тоненькая прерывистая струйка воды появилась из нужного места. Она то появлялась, то пропадала, но была! Теперь можно было резать мысы, удаляясь в море и сокращая путь до Рогов.

К половине четвертого утра, когда солнце вставало из-за горизонта, показались впереди Рога. Мы рванули по прямой – хотелось скорее ощутить твердую землю под ногами. Желание земли пересилило осторожность. А ведь Рога-то настоящие – отмели у мысов выступают на 3 и на 1.5 мили в море! Вот в трехмильный Рог мы и воткнулись, хотя шли на самом малом ходу и ожидали появления ко-

варной отмели. Камни, покрытые водорослями, внезапно выросли из-под воды, пара мощных ударов винтом изрядно взбудрила нервы и... полностью прочистила систему охлаждения. Воистину, нет худа без добра! Винт помят, но цел; охлаждение работает; шторм остался в море; ночевка близка.

Пристать к берегу мы смогли часа через полтора, которые ушли на то, чтобы пройти лабиринт камней и песка. Полтора часа рулежки, переключения газа-реверса, подъема и спуска движка. Пройдя по самому концу отлива над сплошной полосой песчаных банок, наша лодка умудрилась пристать к берегу.

В 18 ч мы покинули гостеприимные Унские Рога – единственную бухту Летнего берега. Море было почти ровным, мягкие валы наката после вчерашнего шторма лениво качали нашу надувную посудину. Наконец-то! Именно на такой накат я и рассчитывал! Спокойный бортовой накат – это то, о чем можно мечтать, управляя «Корсаром» с 75-сильным «Mercury»!

Лодка, груженная 1400 кг, свободно вышла на глиссирование: сначала от воды оторвался нос лодки, скорость стабилизировалась на 8 уз, через некоторое время скорость начала расти,

если можно так говорить о медленном приросте в 1–2 уз, зато потом фактически за несколько секунд лодка встала «на глиссер» – и моментальный прирост скорости до 20 уз!

Сразу же пришло ощущение полета над водой. Лодка действительно летит – в воде практически только нога двигателя, да и та иногда оказывается в воздухе. Каждый прыжок отдается по всему корпусу лодки таким сотрясением, что даже удивительно, как это она не разваливается на части. Максимум скорости, который я умудрился выжать при такой загрузке, – 23 уз! Но вдруг при очередном прыжке где-то в лодке раздался треск, и сразу стало ясно – что-то сломалось. Снизив скорость до 17–18 уз, мы начинаем идти без прыжков – надо только точно просчитать угол восхода на волну и необходимый занос при переходе гребня.

Первый осмотр лодки ничего не дал. Попробуй-ка загляни под груз на ходу! Лодка нормально слушалась руля, но движок иногда выбрасывало из воды, а транец гулял вперед-назад. До берега было довольно далеко, поэтому мы решили подойти поближе. Осмотр лодки периодически продолжался, но скорость постепенно снижалась – выбрасывало ревуший



То, что начиналось
как слегка
экстремальная
шутка, превраща-
лось в проблему
выживания.



двигатель, накат постепенно превращался в прибой, и этот прибой уже сильно шумел. Наконец причина треска найдена – кормовой пайол вышел из паза транца, продвинувшись вперед сантиметров на 10! Где-то под грузом пол сложился в гармошку, и каркас лодки потерял прочность. Пришлось повернуть к берегу, точнее выбрасываться на берег. Поблизости – ни бухточки, ни мысочка, за которыми можно спрятаться от бьющих волн. Мерный и ровный прибой поднимался на метр-полтора. На этом прибое мы и въехали на плоский песчаный пляж.

Полчаса ушло на разгрузку. Когда весь груз оказался на берегу, нашему взору открылся истинный размер ущерба. Вырвало торцевые алюминиевые пазы на втором и третьем (от носа) пайолах. На четвертом лопнул боковой алюминиевый стрингер. Согнуло все ребра жесткости. Сняв рулевую колонку, мы выяснили причину появления лужи в лодке – пятисантиметровую дыру в днище, сантиметрах в 20 от транца. Ремонт пайолов и рихтовка ребер жесткости заняла четыре часа. Еще часа через три нужно выходить – только по большой воде мы сможем вытолкнуть лодку с берега. Пока мы спали, прилив продвинул лодку дальше на берег, набросав

в нее песка, камней и залив по самые борта водой. Аккумулятор – под водой. Интересно, он еще будет работать? Вода вычерпана, аккумулятор жив, груз – в лодку.

Море было на удивление спокойным. Развив 18–20 уз, мы лихо добежали до о. Жижгин. Дальше – только открытое море. При нашей скорости – это час хода. Но Белое море славится своим коварством, внезапные шквалы налетают за 15–20 минут, превращая штиль в шторм. Поэтому для нас 18 миль от Жижгина до Анзера – час сплошного риска.

Метровые волны шли с севера, в борт, а потому совершенно не мешали ходу. На подходе к Анзеру ветер резко сменился, задул мощный «юг». Нам повезло – за те самые 15–20 минут ветер раздул такую скорость, что в море бы нам не поздоровилось. Пришлось обходить Анзер с севера, прикрываясь берегом. Приближались Большие Соловки. Где-то в районе Сосновой губы мы решили пристать, чтобы «почистить перышки» и через час-полтора торжественно въехать в бухту Благополучия Большого Соловецкого острова.

Прошло 47 часов, как мы вышли из Архангельска. Связи не было на всем протяжении пути. К 18 часам, на подходе к бухте Благополучия, связь

начала работать, и поток SMS обрушился на телефон, вибрирующий где-то под одеждой. Приостанавливаемся, даем знать о себе, обещаем в следующий раз купить спутниковый телефон...

Наше путешествие показало, что лодка «Корсар-Адмирал-550» имеет достоинства: подходит по вместимости под требования ГИМС, имеет большую грузоподъемность, мощный транец, хорошую всхожесть на волну. Но есть и недостатки: при ходе по морю сиденья бесполезны – их выбивает; слабое крепление пайолов. Ребра жесткости – крайне слабые для лодки такого размера. В дальнейшем пришлось усилить лодку, скрепив пайолы доской-«сороковкой»: двумя – под бортами, одной, выполняющей роль усилителя и упора для ног, – посередине лодки. Очень слабое днище – после перехода мы нашли восемь дырок. Раз уж баллоны клееные трехслойные, почему бы не сделать и днище трехслойным? Недостает карманов-отбойников у движка. Лодку захлестывает через корму. В дальнейшем пришлось приклеить отбойники.

А в общем, несмотря ни на что, лодкой мы довольны!