По морским городам

Путешествие нашего героя из Финляндии в столицу Нидерландов и обратно на лодке Targa 32 — это два моря, семь стран, почти 4000 километров и месяц жизни на борту. А главное — незабываемые впечатления и удивительное чувство свободы, когда тебе покоряется любая морская дорога.

Текст **Марина Бутусова** Фото **Александр Евтушенко**

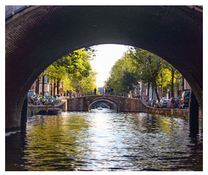
В рубрике «Путешествия» мы больше всего рассказываем о морских приключениях европейцев, реже — американцев, и совсем нечасто — о путешествиях наших соотечественников. Такая статистика говорит совсем не об отсутствии патриотизма, а лишь о печальном факте, что в России традиция использовать лодку «на полную катушку» и смело бороздить далекие моря пока не очень прижилась. Тем приятнее поделиться историей нашего читателя, владельца Targa 32 CFC Александра Евтушенко, который этим летом вернулся из увлекательного путешествия в Голландию.

БАЛТИКА

Поход начался в местечке Виролахти (Финляндия), где у меня дача. Оттуда мы с женой и сыном 29 июня взяли курс на Таллин, затем к эстонскому острову Сааремаа, дальше — к островам Готланд и Борнхольм. Балтийское море прошли за три дня. Targa 32, с двумя Volvo Penta D4–260 способная идти более 40 узлов, могла бы проскочить море и за сутки, но цели гнать не было: мы наслаждались солнечной погодой. Попутная метровая волна только добавляла хорошего настроения. Наметили комфортный темп: утренние 5–7 часов тратили на перегон в 100–170 миль, средняя скорость — 22 узла на 2200 об/мин. Для открытого моря, где смотреть в общем-то не на что,— это оптимально, тем более что курс можно доверить автопилоту и заняться другими делами на борту. А вдоль берега и в городах мы, конечно, замедлялись — полюбоваться видами.

Балтика, если она не штормит, — комфортное море с обилием марин

Балтика — хорошее море в приятную погоду. В Швеции, Финляндии или Эстонии легко найти уютную марину



МОСТЫ

В Голландии невероятное количество каналов и еще больше — самых разнообразных мостов. Под большинством из них Targa 32 проходит без проблем, только иногда требуется срубить радарную арку.

на расстоянии всего одного перегона. Крупные острова отлично освоены. К примеру, на шведском Готланде есть городок Висбю, где прибрежная жизнь не умолкает ни на минуту, по градусу веселья напоминая Ибицу: у причалов музыка до поздней ночи, а рестораны рядом с водой переполнены.

В этот раз Висбю мы прошли без остановки, зато задержались на датском Борнхольме: неожиданно теплая погода потянула на пляж. Покатались на велосипедах, позагорали, а вот купаться было прохладно: море в этом году не прогревалось выше +18 °С.

КИЛЬСКИЙ КАНАЛ

Дальше мы взяли курс на Киль, откуда начинается соединяющий Балтику с Северным морем канал. Почти 100 км длиной и более 100 м шириной, он относительно неглубокий — всего 11 м, поэтому на входе и выходе из канала активно идет перегрузка с океанских кораблей на суда с меньшей осадкой. Среди «тяжеловесов» снуют яхты и совсем крохотные лодочки: после пустынной Балтики — настоящий аншлаг! Но и найти стоянку здесь оказалось непросто: мы обошли с десяток марин, прежде чем ошвартовались. Позже прогулка по берегу показала, что и с парусным спортом у северных германцев все хорошо: на наших глазах на пляж приехало человек сто пятьдесят яхтсменов — видимо, сборы какой-то парусной школы. Ребята дружно побросали вещи, быстро собрали гоночные катамараны С2 класса Formula 18 — и умчались к горизонту в Кильский залив.

Канал Targa 32 прошла спокойно за… 9 часов — скорость в канале ограничена 8 узлами. Надо отдать должное водной службе: организация шлюзования и движения судов здесь на высоте. Единственное волнение мы испытали на выходе в Эльбу: короткая волна с моря под четыре метра напугала. Хотя от брызг и встречного ветра выручает наклон лобового остекления и хорошая изоляция рубки, было неприятно. Оказалось, такая аномалия вызвана особенностями течения именно по центру фарватера на выходе из шлюза: стоило взять чуть левее, как море успокоилось до комфортной метровой волны.

СЕВЕРНОЕ МОРЕ

После дружелюбной Балтики Северное море кажется очень суровым. Да и погода испортилась: к нашей следующей стоянке, острову Нордернай, шли по трехметровой встречной волне, и 84 мили от Брунсбюттеля удалось преодолеть лишь за 8 часов. Серый далекий

В Голландии удивительная инфраструктура: для яхтсменов здесь есть все

На странице слева:
Targa 32 CFC (Comfort Front Cabin) с улучшенной носовой каютой идеально подходит для семейного путешествия: за почти месяц жизни на борту втроем мы ни разу не ощутили стесненности.

Мы взяли с собой три велосипеда и по берегу передвигались в основном на них.

На борту Targa 32 комфортно и взрослым, и детям: удобная рубка и каюты, высокий фальшборт, функциональные кокпиты — все сделано так, чтобы детям на лодке было удобно и безопасно.

На этой странице:
В Гронингене, как и в других голландских городах, вдоль набережных полно самых разных судов.

Город Киль встретил нас удивительным закатом.

горизонт и изредка — гигантские силуэты океанских «грузовиков»… Вот и весь пейзаж.

Уже в марине мы выяснили, что небольшие лодки здесь по морю вообще не ходят: все побережье испещрено множеством проток и каналов, хорошо защищенных от ветра и с продуманной инфраструктурой. То, что мы ломанулись через море, хорошо характеризует мореходные качества нашей Targa 32, но плохо — нашу информированность. Вот туда, к материку, мы и пошли.

Здесь, в национальном парке «Мелководье» нас ждало зрелище совсем неожиданное: впервые я видел фарватер, обставленный простыми березками. Дело в том, что в этой части Северного моря — грандиозные приливы и отливы: перепад уровня воды в течение шестичасового цикла достигает трех метров. В этих водах ходят только в приливное время: в акватории выстраиваются целые лодочные караваны. А молодыми деревьями с цветными пометками на стволах водные службы каждый год размечают новый фарватер: из-за песчаной структуры дна он часто меняется. Нас, неопытных, через эту «лесопосадку» вел сосед по стоянке, пожилой голландец на Linssen.

МОРСКИЕ ГОРОДА

Чем дальше от Петербурга, тем круче морская инфраструктура. Наудачу мы зашли в голландский Снек. Представьте себе современный город со старинным центром: разлиновка улиц, аккуратные дома с квадратными просторными дворами. А теперь представьте, что всё: и улицы, и дворы — вода, а вместо припаркованных автомобилей у подъездов выстроились лодки. Вот так вот выглядит Снек, и море — важнейшая часть жизни его обитателей. Здесь могли бы быть пробки по типу автомобильных, но движение хорошо организовано: «дорожные» знаки, по сигналу светофора поднимаются маленькие мосты, чтобы прошли лодки с высокой надстройкой, капитаны пропускают помеху справа, как это принято на суше.

Центральный канал шириной с Московский проспект в Санкт-Петербурге утыкан вывесками больших компаний и крохотных фирм, обслуживающих лодки, которых здесь необычайное разнообразие. Кстати, в Снеке мы встретили «прабабушку» нашей Targa 32: корпус, спущенный на верфи Botnia Marin в 1978 году, до сих пор в отличном состоянии, и владелец лодки за 40 лет не имел серьезных поводов на нее жаловаться.

Мы ни разу не бронировали стоянки заранее: марин много, и место для швартовки найти легко. Более того, стоянка в центре Амстердама в безупречно обустроенной марине стоит всего 10–11 евро. Для сравнения: в Таллине за швартовку мы заплатили 40 евро.

РЕЖИМ

По Амстердаму, куда мы добрались после Снека, погуляли совсем мало. Но это и не входило в планы, ведь мы настроились получать удовольствие именно от самого путешествия и видов с воды — развлечения на суше нас не особенно привлекали. На борту давно установился режим дня: просыпались рано, выходили в море часов в девять и тратили 6–7 часов на переход, потом устраивались в марине и шли на берег — покататься на велосипедах по окрестностям, что-то купить. Обедали почти всегда на борту — на Targa 32 все для этого есть. Спать тоже ложились довольно рано, на закате; в Голландии в подобном ритме, как мы поняли, живут все яхтсмены. Кстати, среди местных любителей яхтинга мы оказались самыми молодыми: большинство владельцев лодок — люди старше 45 лет. Поэтому сверстников сына по дороге почти не встречали: хоть в этих краях на лодках ходят в основном семьями, но детей в маринах мало. А зря: на примере сына могу сказать, что ребенок почти месяц жизни на борту переносит отлично и воспринимает как замечательное приключение. Даже на обратном пути по Балтике, когда всю дорогу шли при мерзкой погоде по трехметровой волне (спасибо, что попутной) на скорости 22–23 узла, и нас изрядно потряхивало, сын не приуныл.

Нашей целью было не добраться до места, а насладиться дорогой

Правда, надо заметить, что Targa 32 в подобных условиях ведет себя превосходно: лодка достаточно крупная, чтобы давить волну, килеватая, и чудовищной тряски с клацаньем зубов на ней не бывает. Раньше у меня была лодка поменьше и другого бренда, так что есть с чем сравнивать: «Таргуня» гораздо надежнее, на ней спокойно и в штиль, и в ненастье.

Этим летом Targa 32 в очередной раз стала для нас полноценной плавдачей, которая прошла без малого 4000 км через 7 стран. За путешествие мы сожгли 4,5 т топлива, и оно того стоило. С воды масштабы совсем другие, острова и материки познаешь не локально, а целиком — и впечатления гораздо богаче. К тому же тебе нет дела до расписания самолетов, аренды машин или бронирования отелей — просто заводишь двигатель и берешь курс туда, куда позвало сердце или любопытство. На лодке ты ни от кого и никак не зависишь. Это мне больше всего и нравится. MBY

Сверху вниз:
Возможно, в Голландии лодок не больше, чем автомобилей, но уж точно — не многим меньше.

Сын в неполные шесть лет активно вникал в управление лодкой и прекрасно себя чувствовал в морском путешествии.

В Киле развит парусный спорт: мы наблюдали более сотни гоночных катамаранов C2 на какаких-то сборах.

На странице справа:
Переход из Амстердама в Денхелдер не порадовал погодой, зато подарил приятные пейзажи.

В Кильском канале движение оживленное: много и маленьких лодок, и больших сухогрузов.

Город Снек — самый «водный» из городов, которые мы когда-либо видели.

Амстердам не отстает: здесь есть не только здания у воды, но и дома на воде.

ЛОДКИ

Нигде нам не встречалось такое разнообразие лодок, как в Амстердаме. Здесь можно увидеть и привычные русскому глазу модели, и странные произведения небольших верфей или даже доморощенных умельцев.