

Иван Носков, г. Самара.  
Фото автора и Светланы Афанасьевой



## Когда не сидится на месте

В один из прекрасных летних выходных, а точнее 13 августа 2010 г., мы снарядили свой катер в поход на Усу – живописную речку, впадающую в Куйбышевское водохранилище напротив г. Тольятти. Наконец, необходимые продукты – консервы, хлеб, воду, квас – были загружены, принято на борт топливо, и в «короткую» пятницу мы отправились в путь.

**Н**ам очень хотелось выйти стоянки пораньше, но «зимнее» время (переходя в московский пояс, Самара не переводила часы на летнее время) дало о себе знать – к острову Сосновый, что лежит неподалеку от Жигулевской ГЭС, подходили уже в темноте. Все прибрежные районы Самары, досконально нами изученные, до невозможности были заполнены отдыхающими, ведь лето выдалось жарким, а транспортными средствами народ обростал с поразительной скоростью. Буквально «нащупав» свободное от лагерей место, мы растянулись на якорях и встали на ночевку. Каютная

комплектация катера (по устаревшей классификации – моторной лодки) позволяет не просто перемещаться с места на место, но и с относительным комфортом жить на борту. На берег было решено не выходить – из недр рундуков извлекли портативную газовую плитку, чайник, каши-консервы и прочие элементы быта походной жизни. Пока в кокпите раскладывали столик и подогревали еду, в каюте разложили отличный диванчик с подушками и одеялами. Над головой сверкали звезды, катер слегка покачивало на волнах, закипал чайник, и будущие выходные представлялись в розовом цвете. Мы засыпали с

ощущением, что все начинается очень хорошо.

Утро было со стандартным кофе и бутербродами. Мы решили не ждать сухогрузов и теплоходов, следующих в шлюз, а сразу отправиться прямо туда. Слабый утренний ветерок несколько не портил настроения, было тепло и солнечно. Идти от Соснового до Фёдоровки сравнительно недалеко, и мы преодолели это расстояние на одном дыхании. В подходном канале по радиации запросили диспетчера первой шлюзовой камеры. Утро у него, видимо, выдалось не таким радостным, как у нас, поэтому довольно строгим голосом нас отправили к диспетчеру движения. Та очень обстоятельно выспросила цель нашего визита, характеристики судна и имя владельца и в итоге дала добро на прохождение камеры. И тут выяснилось, что нам не сказанно повезло – сверху уже ждала своего шлюзования целая вереница теплоходов, а камера была спущена, и вот, чтобы не поднимать ее вхолостую, нас запустили одних! Вообще, по нынешним (весьма устаревшим правилам) всякая моторная лодка, конечно, имеет право проходить гидроузлы, но в компании пассажирских теплоходов и сухогрузов и желательно накрепко к ним пришвартованной, а команда лодки должна быть поднята на борт «старшего брата». Еще лет пятнадцать назад, когда основную массу маломерного флота составляли мелкие «Казанки» и «Прогрессы», а судоводители не имели средств связи, это правило имело огромный смысл. А что же отличает сегодняшнюю ситуацию? Обязательное наличие швартовых на катере позволяет ему достаточно надежно закрепиться и за стандартные рымы. (Даже крупные рымы тольяттинских шлюзов для нас проблемой не стали – мы просто использовали багор для накидывания каната.) Качественные современные моторы позволяют «маломерке» очень мобильно и оперативно передвигаться по камере, а наличие радиосвязи (замечу – не сотовой, а именно специальной, с речным диапазоном волн) позволяет судоводителю постоянно отслеживать переговоры в эфире, самому участвовать в них, а, значит, быть готовым ко всем



маневрам. Ну и, конечно, спасательные жилеты, надетые всеми членами экипажа обеспечивает дополнительный уровень безопасности. В общем, ничего нет в этом процессе сложного и страшного, мы в течение 10 минут были уже пришвартованы к нужному рыму и подняты в межшлюзовую бьеф. Вторую камеру проскочили также легко и быстро. Прохождение шлюза заняло чуть меньше часа, и вот мы уже в аванпорту Тольятти.

Объективными минусами нашего «корабля» являются маленькие топ-

ливные баки и большой расход двухтактника» «Yamaha». Проще говоря, нам необходимо было пополнить запасы топлива, иначе не хватило бы на обратную дорогу. Пройдя вдоль левого берега Волги, мы повернули к яхт-клубу с заправочной станцией. Несмотря на погожий субботний день, на водохранилище и в яхт-клубе было необыкновенно тихо. Как нам пояснили, сказались летние пожары – проезд через зеленую зону Тольятти был запрещен, и это ограничило число любителей водно-моторного отдыха.

Теперь нам предстояло пересечь Куйбышевку практически поперек, чтобы войти в устье реки Уса. Ветерок крепчал, и направление его начинало вызывать тревогу. Здесь отвлекусь на технические характеристики нашего «Нептун 500» – это пластиковая моторная лодка длиной 5.15 м и шириной около 2 м. Допустимая высота волны по проектным данным не должна превышать 0.75 м. У левого берега волнение было небольшим, и мы отправились в путь. Приблизительно на середине нашего пути волна

**Поволжский Яхт Сервис**  
**Ремонт и полировка яхт и катеров**  
**Нанесение необрастающего покрытия**  
 тел. 8-9053-189-400

Реклама

**ООО «МАРЛИН»**  
 Изготавливаем яхты, катамараны,  
 мачты, стоячий такелаж.  
 Продаем мачтовый профиль.  
 Тел. +7 (495) 972-8687, +7 (910) 476-0947  
 info@marlin.su, marlynpavel@ngs.ru, www.marlin.su

Реклама

**ПАРУСА**  
 проектирование и изготовление  
**ТЕНТЫ**  
 для яхт и катеров  
 Поставка палубного оборудования WIND  
 Ремонт и отделка яхт и катеров

**АКТИВЦЕНТР**  
 +7(8634)643568  
 +7(8634)649523  
 WWW.ACTIVCENTRE.TTN.RU  
 ULLMANRUS@GMAIL.COM  
 AVRIL77@PBOX.TTN.RU  
 347923, г. Таганрог  
 ул. Инструментальная 23/5

Реклама

**РЕАЛИЗАЦИЯ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ**  
 к лодочным моторам «Нептун», «Ветерок», «Вихрь»  
 любыми партиями, от одной детали и более.  
 Можно наложенным платежом.  
 ООО «СЕРГЕЕВ», р/п Светлый Яр, ул. Сидорова-13, Волгоградская обл., 404171,  
 тел./ф 8-(84477) 61-723, +7 (937) 723-8447  
 beloryb@yandex.ru

Реклама



# МАЯК

верфь малого судостроения

## Официальный дилер финской верфи

# TG Boats

By Freja Marine

**ВПЕРВЫЕ  
В  
РОССИИ!**



TG-7200

King Cruiser

**Технические характеристики:**

Длина - 7,2 м  
Ширина - 2,5 м  
Пассажирместимость: 9 чел.  
Спальных мест: 2-4  
Двигатель подвесной: 70-150 л.с.  
Объем топливного бака: 155 л.  
Вес: 1000 кг.  
Цена: по запросу  
В наличии в Санкт-Петербурге



TG-ALFA

**НОВИНКА  
2011г.**

**Технические характеристики:**

Длина - 7,2 м  
Ширина - 2,7 м  
Пассажирместимость: 5 чел.  
Спальных мест: 2  
Двигатель подвесной: 135-250 л.с.  
Объем топливного бака: 200 л.  
Вес: 1800 кг.  
Цена: по запросу  
Под заказ: 2-3 недели



TG-5900

SportFisher

**Технические характеристики:**

Длина - 6 м  
Ширина - 2,1 м  
Пассажирместимость: 5 чел.  
Спальных мест: 2  
Двигатель подвесной: 40-70 л.с.  
Объем топливного бака: 70 л.  
Вес: 520 кг.  
Цена: по запросу  
Под заказ: 2-3 недели



TG-6500

Sport Cruiser

**Технические характеристики:**

Длина - 6,3 м  
Ширина - 2,4 м  
Пассажирместимость: 6 чел.  
Спальных мест: 2  
Двигатель подвесной: 60-90 л.с.  
Объем топливного бака: 90 л.  
Вес: 800 кг.  
Цена: по запросу  
Под заказ: 2-3 недели

**8 (812) 407-77-22**  
**8 (931) 252-77-22**  
**verf.mayak@yandex.ru**  
**www.verfmayak.ru**

Реклама

взяла разгон, и нам стало неудобно. Уцепившись за все, за что можно было держаться, и завидую катерам с хорошей килеватостью, мы перелетали с одного гребня на другой. Радовало только то, что было по-летнему жарко и солнечно, брызги воды освежали, и поэтому не было необходимости ставить тент и усложнять себе передвижение повышенной парусностью нашего и без того немореходного судна. В этот день на Куйбышевке радовались погоде только тяжелые теплоходы и «птицы»-парусники.

Наконец мы пересекли линию ЛЭП, которая считается условной границей между речной и «морской» акваторией. Первыми эту границу определили туристы-водники, которые на байдарках преодолевают популярный маршрут «Жигулевская кругосветка», тем не менее даже на относительно крупном катере сделать это в «свежую» погоду не просто.

Далее Уса делала поворот, и волны стихли. До места назначения необходимо было еще около двух часов подниматься по реке. Но здесь уже царила ничего не значащая для нас рябь. Вздохнув с облегчением, мы отправились дальше. Пустынные берега радовали глаз, природа буйствовала красками, над нами спокойно пролетали большие дикие птицы (похоже – гуси). Стоянку предполагалось организовать в Муранском бору, чуть выше турбазы «Улыбка». К месту мы пришли без приключений к 14 часам дня. Искупались в зеленой августовской воде реки и плотно пообедали на берегу. Пережитые тревоги и набитые животы сморили нас прямо на полянке под соснами. Проснулись, когда солнце уже стало клониться к горизонту. Наше внимание привлекло странно расплывшееся по небу облако. Оно становилось все больше и все чернее, почти закрыло солнце, и мы спохватились – явно горел лес. В связи с пожароопасной обстановкой этого лета все сотовые компании рассылали нужные аварийные телефоны, и мы одним из них воспользовались. Звонок был принят, буквально через пару минут перезвонили из местной пожарной части и уточнили, где мы находимся и в каком направлении виден дым. Судя по количеству вопросов, кроме нас никто больше никаких шагов не предпринимал, несмотря на то, что рядом находились турбаза и лагерь «диких» туристов. Где-то через час дым стал белеть и вскоре сошел на нет.

Солнце почти село. Лес темнел и быстро терял дневную прозрачность и радушие. Осталось только поужинать, и полный треволений день подошел бы к своему логическому завершению.

На этот раз мы решили растянуть лодку на якорях вдоль берега, лесные шорохи и скрипы настраивали нас на принятие мер предосторожности. Ужин и обустройство на ночлег прошли по стандартной схеме, разве что решили не закрывать калитку тента – ночь начиналась очень тихой и теплой, не беспокоили даже комары. Чаепитие проходило при свечах за разговорами о человеческих страхах, над нами возвышался темной громадой лес. Погасив настольную лампу и насмотревшись на яркий Млечный Путь, мы отправились спать. Непонятный шум как рукой смахнул уже подбигающий сон. Было явное ощущение, что снаружи по катеру кто-то прошелся, причем ни плеска воды, ни взмаха крыльев, должных предшествовать этому шуму, не было.

Реклама

**IGC** composites & marine equipment

**НГК**  
WWW.IGCO.RU



**Полиэфирные смолы, гелькоуты, топкоуты, стекломаты, ровинг производства "SCOTT BADER" (Англия)**  
**Продукция сертифицирована "Lloyd's Register"**

МОСКВА: (495) 926-60-06  
 САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: (812) 438-56-30  
 НОВОСИБИРСК: (383) 334-02-33  
 САМАРА: (846) 997-72-06

info@igco.ru  
 igc-spb@inbox.ru  
 ngk-nsk@hotmail.ru  
 ngk-samara@mail.ru

**МОТОСЕРВИС** **vetus**<sup>®</sup>

г. Москва Дмитровское шоссе д.46 корп.2  
 www.mdiesel.ru  
 E-Mail: mdiesel@df.ru



Оборудование **vetus** и **MARITIM** в Москве  
 тел.: (495) 482-77-01, тел./факс: 482-43-11



**РЕВЕРС-РЕДУКТОРЫ** 

Реклама

Решили тент задраить полностью и свое намерение тут же осуществили. Больше никто не ходил, и мы вскоре заснули. Как выяснилось по утру, наши действия оказались совсем не лишними. За ночь серьезно похолодало, а тент позволил сохранить нужный микроклимат. Наверное, нужно было поблагодарить лешего (или водяного) за предупреждение о смене погоды.

Поднялись мы очень рано, так как планировали пересечь Куйбышевку по утреннему штилю и прошлюзоваться с пассажирскими теплоходами, возвращающимися из круизов выходного дня. Но мы не успели – ветер поднялся чуть раньше, и линию ЛЭП пересекали уже по бушующим «морским» просторам. Возвращаться в Муранку было бессмысленно – ветер все равно за день не стихнет, ночью шлюзовать не станут, а в понедельник – на работу. Подняли тент и ринулись покорять водяные валы, как настоящие «морские волки». В какие-то моменты казалось, что гора Лепешка, расположенная в устье Усы, и не удаляется вовсе, по кокпиту летали бортовой журнал и навигационные карты, но мы, сжав зубы, шли вперед. Надо сказать, что катер хорошо держал и метровую волну, но прыжки по гребням из-за низкой килеватости корпуса были очень жесткими, и мы больше волновались не за остойчивость, а за то, чтобы корпус не потерял прочность, следовательно, и герметичность.

Впереди из туманной дымки показалась вереница теплоходов. У нас появился шанс успеть прошлюзоваться с ними. Ближе к аванпорту волны утихли, и мы даже сложили тент, а потом запросили диспетчера. Нас встретили весьма суровым замечанием: «Поняли, ждите». Мы услышали в эфире, что «Герцен» (за которым мы, в общем-то, и гнались, поскольку нам было необходимо его встретить в Самаре) уже зашел в камеру, но нас не брали. Шанс оставался – в порт Толыати зашел трехпалубник «Октябрьская революция» и на подходе был теплоход «Федор Шалапин». Мы обговорили подобный вариант с диспетчером, и в ответ услышали все то же строгое: «Ждите». Затем появилась яхта «Озон» и тоже была поставлена в нитку. Нам снова ответили: «Ждите». Закон подлости был в действии: «маломерщики» могли с лёгкостью проскочить в одну сторону, но в обратную их спокойно отодвинут за незначительностью. А ведь уместить нас-то как раз сложности и не составило бы – в нас всего 5 м с маленьким хвостиком, и нужен только один рым. Тут мы проявили чудеса настойчивости, и над нами сжалились. В результате камеру заняли в таком порядке: «Октябрьская революция» и «Ф.Шалапин» встали в шахматном порядке, за «Революцией» – яхта «Озон» (около 15 м длиной), а последними зашли мы. Надо сказать, что пока яхта выписывала кренделя,

пытаясь подойти к стенке, мы уже были у своего рыма и внимательно отслеживали ситуацию на предмет быстрого снятия и маневрирования. Сонные туристы «Шалапина» хмуро взирали на все это с высоты прогулочных палуб. Первая камера была пройдена гладко, мы поблагодарили диспетчера и двинулись всей вереницей в следующую. Диспетчер второй камеры нас уже встретила приветливее (видимо, отслеживала ситуацию и убедилась в нашей адекватности), а туристы «Шалапина» проснулись, приветственно замахали нам руками и попросили попозировать для фотографий.

И вот она – наша Волга. Пройдя подходным каналом, мы устремились вдогонку за теплоходом «Герцен». В районе отмелей Ширяева сделали техническую остановку для переключения баков и перекус. Нехитрые операции, тем не менее, отняли у нас почти час. «Герцена» удалось догнать только на подходе к Самаре, когда он уже вставал на рейд. Не снижая скорости, мы рванули на стоянку.

Прыжок в машину – и мы встречаем теплоходы в порту. Так прошел наш круиз выходного дня.

**Р.С.** В понедельник нам позвонили из прокуратуры и поблагодарили за сообщение о лесном пожаре. Пожарный расчет подоспел вовремя, и очередную огненную катастрофу удалось предотвратить. ■