



*Анатолий Дмитриев, начальник Новосибирской школы юнг*

## Проверка сибирскими реками

**П**еред экипажем стояла нелегкая задача – преодолеть свыше 4 тысяч километров по сибирским рекам разных типов. Впереди нас ожидали магистральная и полноводная Обь с ровным течением, ее мелководный приток Чулым с заболоченными берегами, стремительная, с «разбойным» течением, массой шивер и порогов Ангара и ныне несудоходная Селенга. Также нам предстояло пересечь ряд водохранилищ и, конечно же, своенравный, дышащий опасностями и внезапными ветрами Байкал. Кроме того, безшлюзовые ГЭС и не имеющий водной связи Обь-Енисейский водораздел предполагали короткие, но частые перебои на автотранспорте.

Для решения этой задачи требовался катер, в котором сочетались бы противоречивые, иными словами, универсальные конструкторские решения. Катер должен был быть готов для плавания в условиях, максимально приближенных к морским, и в то же время преодолевать мелководные участки малых рек; иметь большую грузоподъемность, пассажироместимость, хороший запас автономного плавания, но быть не слишком тяжелым, с ограниченными

габаритами, допускающими перевозку на попутном транспорте. При всех этих качествах требовались как минимум пять спальных мест и обитаемость, приемлемая для длительного двухмесячного плавания в суровых условиях Сибири.

Удивительно, но катер, наиболее подходящий для такого нелегкого похода, был найден. После недолгих телефонных переговоров мы отправились в город Юргу Кемеровской области на судостроительное предприятие «Томь» для более близкого знакомства с новинкой сибирского малого судостроения – катером «Томь-605 Классик».

Да, это, действительно оказалось то, что нам надо. Правильность нашего вы-

бора подтверждали и результаты теста «КиЯ», испытавшего наш «605-й» на «мерной миле» (см. № 203). Оставалось дело за малым, но самым нелюбимым для нас действием – оформлением соглашений, договоров, страховок и прочих бумаг. Мы были приятно удивлены, что все бюрократические вопросы юргинцы свели к минимуму, а идею самого водно-моторного перехода восприняли настолько близко, что взяли решение многих оргвопросов на себя.

Работать с коллективом судостроительной компании «Томь» было просто приятно. Забегая вперед, хочу сказать, что представители завода не раз выезжали на маршрут для решения возник-



кающих проблем, не связанных с эксплуатацией катера. Мы чувствовали их поддержку на расстоянии. Такая забота и опека позволяли нам считать ООО «Томь» не только соучредителем данного проекта, но и незримым членом экипажа.

И вот «605 Классик» вышел из гора Юрги курсом на столицу республики Бурятии. Катер явно перегружен – на борту шесть членов экипажа со всей амуницией и дополнительный запас топлива. Не так резво, как порожний, но уверенно, «Томь» выходит на глиссирование и, несмотря на тяжелую ношу, развивает заявленную в паспорте и уже подтвержденную тестом «Кия» крейсерскую скорость.

Реки Томь, Обь и низовья Чулыма проходим без особых проблем – разве что пару раз мусор, застрявший в решетке водомета, добавил разнообразие в повседневную и обыденную жизнь. Но благодаря оригинальной конструкции водомета, вынесенного за транец, очистку решетки можно производить без особых проблем.

Первые сложности начались в верховьях Чулыма. Река здесь несудоходная, изобилует многочисленными песчаными и галечными отмелями. Вот тут и показал наш «Классик» рыбакам и местным жителям свое отличие от их средств передвижения – не заглушая двигателя, мы проходили там, где местные предпочитают поднимать свои подвесники из воды и доставать весла. Удивляла их и скорость, с которой наш катер преодолел витиеватое и извилистое русло реки.

Путь к Ачинску, откуда мы планировали переброс через Обь-Енисейский водораздел, нам преградил неразводной понтонный мост, который установили раньше срока ввиду малого уровня воды. Перевозить катер через него не было смысла: до Ачинска оставалось всего несколько десятков километров,

на которых еще два таких же моста. Поэтому было решено начать переброс отсюда.

Ближайшим населенным пунктом оказался не город с многочисленными автобазами, но, тем не менее, непривередливому к транспорту катеру удалось уютно устроиться в шестиметровом кузове крановой «японки», единственным обнаруженным в округе грузовым экскаватором с подъемным механизмом, которая и доставила нас к бассейну реки Ангары.

Туманы и дожди, сложный фарватер, мощное встречное течение, кипящее на шиверах, отсутствие автозаправочных станций в глухих населенных пунктах по берегам, штормовые водохранилища со скалистыми берегами – все было против нас на этой реке. Но, благодаря точности расчетов, профессионализму и опытности экипажа, его упорству, выносливости и слаженности действий, а также ходовым и мореходным качествам катера, его экономичности и безукоризненной сборке, мы подошли к очередному препятствию, отделяющего нас от Байкала – Иркутской ГЭС – на два дня раньше намеченного срока. Последний короткий переброс на машине, затем небольшой, относительно спокойный, участок по Иркутскому водохранилищу, и наш катер, простившись с Ангарой у ее истока, входит в озеро Байкал.

О красотах и величии озера-моря можно рассказывать часами – равно как и об опасностях, которые таят его воды. Несколько дней, пока мы шли вдоль побережья, Байкал словно «присматривался» к нам, подставляя под форштевень «Томи» то зеркальную гладь, то крупную морскую зыбь, то пологие, длинные, истинно морские валы (отголоски где-то прошедшего шторма), пока не решился испытать нас и «605-й» по-настоящему, достав из своего арсенала насколько известные,

настолько же и коварные ветра – Култук, Баргузин и Сарму.

Налетают они с гор неожиданно, практически молниеносно превращая зеркальную гладь воды в перевернутое отражение окаймляющих озеро хребтов. Угадать наступление такой ветровой атаки можно по еле уловимым признакам, которые не упустила наша бдительная ходовая вахта. Восточное побережье Байкала не изобилует бухтами и укрытиями, поэтому, продвигаясь к ближайшему заливу Мамай, нам представилась возможность испытать мореходные качества катера, его поведение и управляемость на волнении, следуя различными курсами относительно волны и ветра. Означенный залив нельзя назвать убежищем от байкальских ветров, но, не имея выбора, мы встали к пляжу из крупной гальки, где волнение беспокоило нас меньше.

Недаром об изменчивом характере Байкала ходят легенды. Ночью на смену Култуку пришел Баргузин, и шестибалльный шторм, изменив свое направление, обрушился на стоящий у берега катер. О выходе в море и смене места стоянки не могло быть и речи. Когда шторм достиг своего апогея, одна из волн, несмотря на все усилия экипажа отстоять катер, приподняла его и переставила на два метра от уреза воды. Следующая волна – еще дальше. К утру наш «Классик», присыпанный крупной байкальской галькой, стоял далеко на берегу, метрах в десяти от того места, куда мы подходили вечером.

Обратный путь к воде без «помощи» Байкала занял гораздо больше времени. Осмотр корпуса удивил не только нас, но и многочисленных зевак. На корпусе не обнаружилось и следов каких-либо деформаций, даже краска пострадала совсем незначительно. Заслуга в этом не счастливого случая, а усиленного днищевого пояса и качественной технологии окраски.



Порадовали нас простота, надежность и ремонтпригодность водомета. Для его осмотра и очистки после такого серьезного испытания потребовалось всего 25 минут. За это время водомет был разобран до винтика и без особых проблем собран до рабочего состояния, причем особых навыков для этого не потребовалось.

И вообще, продуманность конструкции катера ощущалась во всем. За считанные минуты семь сидячих мест с объемными рундуками под ними превращались в мягкие спальные места, где вольготно устраивались на ночь четверо, а, если потесниться, то и пятеро членов экипажа. Не больше времени требовалось для того, чтобы снять переборки моторного отсека и открыть удобный доступ к двигателю для обслуживания и ремонта. Сдвижная рубка за секунды превращала открытый кокпит в защищенную от ветра и дождя, просторную и уютную каюту.

Справедливости ради надо заметить, что не из всех испытаний, предложенных нами катеру, он выходил с триумфом. Поверив во вседозволенность, при заходе в дельту реки Селенги мы направили «605-й» в плотно заросшее водорослями водное поле (вообще-то, выбора у нас не было – в тот момент мы уходили от очередного байкальского шквала). Вот здесь-то наш главный герой наконец забастовал. Все-таки «Томь 605 Классик» – катер, а не амфибия, и на болоте его ходовые качества невысоки. Процентное содержание воды, поступающее в водомет, должно быть больше, чем всяких болотообразующих субстанций вроде ила, водорослей и тины. Поэтому нам пришлось постоянно очищать решетку водомета, искать более разреженное водное про-

странство, чтобы продолжить движение с крейсерской скоростью.

Селенга, которая была завершающей в системе рек, соединяющих начальную и конечную точки нашего маршрута, тоже уготовила нам подводные камни – как в прямом, так и в переносном смысле. Транзитное судоходство на этой обмелевшей, непредсказуемой, коварной реке прекратилось 12 лет назад. Угадать ее русло и фарватер в нем без лоцманских карт можно было при помощи не только опыта и интуиции, но и постоянных промеров глубин. Но и это не гарантировало нам безопасного



плавания – на курсе в самый неожиданный момент могли оказаться подводная скала, валун, свая, затонувшее судно...

Здесь мы впервые начали отставать от графика движения, что было весьма нежелательно. В Улан-Удэ уже готовились торжественные мероприятия, в которых должен был принять участие и наш экипаж. Тут снова весьма значимой оказалась неожиданная помощь судостроительной компании «Томь», представитель которой организовал встречу с инспекторами ГИМС по республике Бурятия в селе Кабанск. Кроме теплого и радушного приема, экипаж катера получил подробнейшую инфор-

мацию и консультацию по логике современной Селенги. Приятно, когда ГИМС профессионально выполняет не только контролирующие и инспектирующие функции, но и оказывает реальную помощь водномоторникам.

В Улан-Удэ мы прибыли без опоздания. Цели и задачи перехода были выполнены. Катер преодолел без единой поломки маршрут, равный по ходовому времени и дистанции нескольким сезонам потребительской эксплуатации, пройдя испытания экстремальными нагрузками и суровыми природными условиями. Экипаж вернул заводу так и нераспакованный комплект запасных частей.

Можно сказать, что катер «Томь 605 Классик» прошел проверку сибирскими реками и выдержал этот экзамен на «отлично».

Завершено большое дело, начатое с участием Владимира Николаевича Бухарина и посвященное его светлой памяти. Со страниц «Кия» хотелось бы выразить особую благодарность людям, оказавшим помощь в проведении этого перехода: всему коллективу ООО «Томь» и лично его директору Игорю Михайловичу Иванову, куратору проекта Виктору Сергеевичу Садовскому, председателю Новосибирского регионального отделения Российского Морского Собрания Валентину Гавриловичу Абрамчику, начальнику Новосибирского командного речного училища Валерию Александровичу Ракову, начальнику Новосибирского областного отдела по делам молодежи Станиславу Юрьевичу Болотову, начальнику отдела ГИМС ГУ МЧС России по Республике Бурятия Геннадию Викторовичу Говязину и механику-консультанту Адольфу Алексеичу Муравьеву.

