



Летом 2007 г. Новосибирская школа юнг и судостроительная компания «Томь» осуществили очередной межрегиональный проект – водно-моторный переход «Сибирь—Москва». Напомним, что это уже не первый дальний поход такого рода – годом ранее экипаж школы юнг, стартовав из Юрги на катере «Томь-605 Классик», благополучно преодолел более 4000 км до Улан-Удэ (см. № 207).

Анатолий Дмитриев

Из Сибири в Москву НА СИБИРСКОМ КАТЕРЕ



На сей раз путь лежал на запад России. Выйдя из Кемерово 3 июля, катер юргинского производства 2 сентября финишировал у кремлевских стен – в день празднования столицей 860-летия со дня своего основания. За 60 дней мы прошли свыше 6000 км по рекам Томь, Обь, Иртыш, Тобол, Тура, Кама, Волга, Ока, завершив маршрут на Москве-реке. Уральские горы были форсированы на борту «КамаЗа», перебросившего катер из Тюмени в бассейн реки Кама. В общий

зачет водного пути эта дистанция не вошла.

От прошлогодней модели, покоровшей Западную, Центральную и Восточную Сибирь, катер отличался рядом новшеств. Вместо карбюраторного «УМЗ» был установлен турбодизель «АТМ-155» итальянского производства. Также катер был укомплектован транцевыми плитами, отопителем, стеклоочистителями. Ветровое стекло заменено другим, более стойким к затиранию при работе «дворни-



ков». Были внесены и другие, хоть и не столь значительные, но, безусловно, полезные изменения в конструкцию, продиктованные предыдущей эксплуатацией данной модели в водно-моторном переходе «Юрга—Новосибирск—Улан-Удэ» – оперативность, качество и внимание к пожеланиям потребителей со стороны компании-производителя достойны самых добрых слов. Кроме того, по предложению завода, с согласия и под ответственность экипажа катер испытывался со снятой решеткой водозаборника водомета.

Сибирские и европейские реки не поскупились на экстремальные испытания этих новшеств и всего катера в целом. Пройдя узкую, с каменистым ложем, реку Томь, катер вышел в полноводную Обь. Старожилы с трудом припоминают годы, когда эта сибирская река разливалась столь широко. Обь, что на языке



ками означает «снежная вода», накрыла низкие болотистые берега, оставив для ориентирования и определения направления своего русла верхушки кустарников да кончики береговых навигационных знаков, стоявших некогда на ярках. Поднятая с прибрежных окрестностей мелочевка, имеющая положительную плавучесть, образуя целые «поля» природного и техногенного мусора, преграждала путь и упорно лезла в заборник водомета. Мы ожидали потери тяги, но из-за отсутствия решетки, которая непременно забилась бы корой, плавающими водорослями и травой, преодолели эти «поля» без эксцессов. ИмPELLер благополучно и, как показал последующий осмотр движителя, совершенно без последствий «перемолол» весь этот мусор. Наличие на промежуточном валу предохранительной муфты со срезаемым штифтом вселяло уве-

ренность в то, что не вызовут серьезных повреждений и более крупные посторонние предметы, угодившие в водовод – в последующем мы уже без опаски форсировали засоренные участки и разреженные плантации водорослей.

Безусловно, отсутствие решетки увеличило проходимость и избавило от лишних операций по очистке водомета. Но к подобным экспериментам следует относиться осторожно. На маршруте все же произошел навал на каменистую косу при отходе от берега, в результате чего в водовод попала крупная галька. Благодаря удачной конструкции водомета, его простоте и надежности мы отделались лишь сорокаминутной задержкой для разборки, очистки, удаления зазубрин с кромок имPELLера и сборки водомета – для более «нежных» водометных установок (даже с решеткой) и, тем более, гребного

винта подвесника, это происшествие могло оказаться роковым.

Место слияния Оби и Иртыша напоминало безбрежное море. Сходство усиливали и далеко не речные волны, разгоняемые свежим 5–6-балльным ветром. В очередной раз оценив преимущества низко сидящего корпуса, не создающего излишней парусности, прощаемся с Обью и входим в Иртыш, преодолевая его мощное течение – недаром на местном наречии эта река зовется «роющей берег». С удовольствием отмечаем утихающую активность мошки – в связи с небывалым паводком на Оби наблюдался аномальный всплеск размножения кровососущих. Известная истина: настоящим хозяином сибирской тайги является не медведь и не лось, а мошка. И туго бы нам пришлось в районе Васюганских и Кетских болот, если бы не осуществленная заводом допол-



нительная герметизация жесткой сдвижной рубки и бортового остекления. За пределами защищенного кокпита расход противокомарных мазей, аэрозолей и «дымилок», только потешающих мелкую тварь на этом участке, уступал лишь расходу топлива, который по итогам перехода составил 20.2 л/ч.

Впрочем, эти данные по ГСМ нельзя считать «истиной в последней инстанции» для обычного потребителя. Мы двигались «транзитом», с минимумом маневров и реверсов, активно используя транцевые плиты, благодаря которым даже при сильном встречном ветре и волнении «горб сопротивления» при выходе на глиссирование почти не чувствовался, что позволяло перегруженному катеру экономить время и топливо.

Посетив города Ханты-Мансийск и Тобольск, по левому притоку Иртыша – реке Тоболу – и далее по Туре мы достигли конечной точки сибирской части маршрута, города Тюмени. Первые 3 тыс. км и половина маршрута позволили сделать и первые выводы. Единственно, чем мы не пользовались на катере, так это отопителем, так как по всему нашему пути царил 30-градусная

жара. Все остальные элементы оборудования, изменения и новшества находили активное применение – начиная от фары-искателя и «дворников» и заканчивая транцевыми плитами, которые с этого года заводчане совершенно обоснованно внесли в стандартную комплектацию.

Слабым местом оказался аккумулятор. Он явно не вытягивал наших многочисленных «потребителей»: автомобильный холодильник, фару, ноутбук, зарядку сотовых и спутниковых телефонов, радиостанции, фото- и видеоаппаратуры, пр. Поэтому в Тюмени аккумулятор в 60 А·ч был заменен на более емкостной – «девятистый».

Особое внимание уделялось и импортной составляющей сибирского катера – дизелю. Увы, но особых его преимуществ перед продукцией ульяновских моторостроителей мы не ощутили. Превосходство в мощности при таких же оборотах, что выдавал и «УМЗ», терялось в сопутствующих импортному турбодизелю недостатках. Аргумент, что дизель работает на более доступном в северных районах топливе, нас также не убедил, так как «АТМ» требует дизельного топлива высокого качества, которое доступным в тех краях пока

не назовешь. А в европейской части нашего маршрута АЗС, предлагающие солярку, почему-то обнаруживались только за городской чертой, что создавало нам дополнительные сложности с заправкой. К тому же, стоимость дизельного топлива все же выше, чем у действительно доступного везде и всегда «восьмидесятого» бензина.

Беспокоило и отсутствие в продаже «родных» запчастей на этот дизель, что в случае проблем свело бы ремонтпригодность «сердца» катера к нулю. Фирма, пытающаяся курировать «приключения итальянцев в Сибири», пока не имеет достаточного опыта, а также базы для организации соответствующего сервиса и успешного сопровождения предлагаемого ими товара. И если бы не специалисты ООО «Томь», у которых консультацию по обслуживанию и ремонту двигателя можно было получить по телефону в любое время, включая выходные и праздничные дни, мы бы сказали, что «итальянец», зная себе цену, поднимает общую стоимость катера непропорционально своим достоинствам. Хотя выбор типа и производителя двигателя – дело вкуса потребителей. Кому-то приятней рокот дизеля, а

для кого-то важнее и просто наличие импортного «лэйбла».

Перевалив через Урал, мы оказались в совершенно новых, непривычных для нас условиях. С одной стороны, глубокий, хорошо обставленный знаками судоходной обстановки фарватер на реках Кама, Волга и Ока, с другой – очень мелководные подходы к берегу, причем не только на реках, но и на водохранилищах. Удаляться от судового хода даже для нашего катера, требующего под днищем всего лишь 15–20 см воды, при движении на большой скорости стало небезопасно. Поразила нас и плохая экология по сравнению с сибирскими реками.

Но все же положительных эмоций было гораздо больше. Нас радушно встречали и в Удмуртии, и в Чувашии, и в Татарстане, и в Мордовии. Чего только стоили прогулка по реке Казанке под стенами Казанского Кремля и посещение самого города! С удовольствием вспоминаем Елабугу и Чебоксары. Есенинские поля невольно выхватывали из памяти

строки поэта. Памятник грозному Илье Муромцу в городе Муроме заставил по-другому смотреть на землю русскую, овеванную славой и воспетую в легендах и сказах. Даже небольшой городок Козьмодемьянск с лаконичной надписью на набережной «Васюки» и музеем имени Остата Бендера дал повод для разговоров на целый вечер.

К сожалению, приходится признать, что простой обыватель мало сведущ о бескрайних российских просторах, которые выходят за границы мест его привычного обитания. Так, к западу от Урала нам встречались «знатоки географии», которые были искренне убеждены, что Новосибирск расположен где-то по соседству с Владивостоком, и крайне удивлялись нашим рассказам о том, что в Сибири много городов с развитой инфраструктурой, которые ни по населению, ни по площади не уступают крупным городам европейской части России. А кое-где и откровенно были шокированы тем, что Новосибирск больше, чем, например, Набереж-

ные Челны или Нижний Новгород. В Сибири же, наоборот, склонны преувеличивать масштабы населенных пунктов и самой жизни в городах западной части России.

Завершающая часть нашего маршрута предоставила нам последние испытания бесчисленными шлюзованиями, разводными мостами, швартовными операциями. Но и здесь экипаж и катер не ударили в грязь лицом. Маневренность «Томи 605» и слаженность действий участников перехода оказались, как всегда, на высоте.

В заключение хотелось бы поблагодарить всех тех, кто помогал нам в пути: местных жителей, инспекторов и администрации ГИМС краев и областей, лежащих на маршруте, диспетчерский состав шлюзов, их главное управление и отдельно создателей катера – катера, который мы считаем полноправным членом экипажа и который не подвел в столь длинном, сложном, экстремальном путешествии и достойно представил Сибирь в столице нашей Родины.

Российская Федерация
г. Саратов
ул. Бахметьевская, 49



тел. (8452) 43-49-15
43-49-16
www.lodkaha.ru

Официальный дилер: Azure, Baja, Bayliner, Beneteau, Boulton, Chaparral, Crestliner, Crownline, Doral, Fairline, Four Winns, Glastron, Jeanneau, Larson, Mariah, Maxum, Monterey, Searay, Silver, Stingray, UMSboat, Yamarin. Огромный выбор катеров трейд-ин

 <small>Beneteau 705 207 в разобранном состоянии</small>	 <small>Four Winns 270 Haly Haly Party 8.1 375 320P 6.9442.00</small>	 <small>Stingray 275 24 Monsoon 5.7 391 202 8.911.6.9442.00</small>	 <small>Larson 248001 274 Monsoon 5.7 391 202 8.911.6.9442.00</small>
 <small>Crestliner 3400 1988 Monsoon 375 375 375 8.2542.01</small>	 <small>Stingray 185 24 Monsoon 4.3 391 220 8.911.6.9442.01</small>	 <small>Mariah 20 27 Monsoon 3.8 391 202 8.911.6.9442.01</small>	 <small>Beneteau 2700 2700 Monsoon 5.7 391 202 8.911.6.9442.01</small>
 <small>Bayliner 340 Monsoon 5.2 391 202 8.911.6.9442.01</small>	 <small>Boulton 2007 22 Monsoon 4.2 391 202 8.911.6.9442.01</small>	 <small>Crownline 275 275 Monsoon 6.1 391 272 8.911.6.9442.01</small>	 <small>Monterey 274 F 24 Monsoon 4.2 391 220 8.911.6.9442.01</small>

специальные предложения на катера 2007 года