



Владимир Куликовский, Москва

Путешествие на катере по Дону и Волге

Окончание*

9-й день. Станица Новогригорьевская – д. Белужий Калдаир, 30 км. Появилась вибрация на больших оборотах, осмотрели колонку и обнаружили, что у винта оторвана треть лопасти. Поменяли винты (у нас стоят последовательно два винта, вращающиеся в разные стороны). Весь ремонт выполняли под водой, на ощупь. В ходе него второй винт поставили задом наперед – разобрались только уже в Вол-

гограде. Самое удивительное, что скорость снизилась ненамного.

Сплавливаясь ниже, увидели огромный жереховый «котел»: десятки рыб-бин бьют по воде, выпрыгивают из нее. Закидывая блесну как можно ближе к «котлу», я вдруг почувствовал сильный рывок и после приятной недолгой борьбы вытащил примерно 2-килограммового жереха.

10-й день. Б. Калдаир – 13-й шлюз, 150 км. После двухчасовой рыбалки двинулись в путь и вскоре встретили

баржу,двигающуюся вверх – значит, дальше Дон судоходен. Поговорили с ее экипажем по рации, нам пояснили, что в целом глубины хорошие, но периодически встречаются мели меньше метра.

Вошли в Цимлянское водохранилище и в 16.00 прибыли в Калач-на-Дону. На грязной пристани, заставленной рыболовными судами, работа не кипела; сторож на любой вопрос отвечал однозначно: «Нет». Остаться в этом «не Рио-де-Жанейро» не хотелось, и мы вышли в Цимлян-

*Начало см. в № 226



ское море, обогнули маяк и вошли в Волго-Донской канал им. Ленина. Величественное строение! Не могу не привести несколько слов из замечательной книги «Тайны Волгодонстроя (1948–1952). Краткий исторический очерк»: «Суэцкий, протяженностью 161 км, глубиной 13 м, без шлюзов, строился 11 лет. Волгодонской канал протяженностью 101 км, глубиной 12–13 м имеет 15 шлюзов с собственной гидроэлектростанцией, обеспечивающей не только свои потребности, но и вырабатывающей 160 тыс. кВт электроэнергии, с созданием четырех мощных (для удобства рыбных промыслов) и орыбленных водохранилищ и многого другого был построен за четыре года». Благодаря выдающемуся инженерному решению, вода поднимается, как по лестнице, на 50 м выше Дона и на 90 м выше Волги. Вначале строительство вели 4 тыс. немецких военнопленных, но дело не продвигалось, и немецкие военнопленные были заменены 70 тыс. советских заключенных, которые буквально за два года завершили это грандиозное сооружение. Также при строительстве канала впервые в мире были созданы и использовались шагающие экскаваторы.

По каналу подошли к 13-му шлюзу и попросили разрешения на шлюзование. Диспетчер шлюза стал выяснять, кто мы такие, где наши договоры на шлюзование и вообще, как посмели появиться здесь. Очень вежливо сообщили, что мы граждане РФ и имеем право передвигаться по ВВП своей страны. Пришел охранник, проверил документы и объявил, что после шлю-

зования нам надлежит сразу подойти к главному диспетчеру, который сидит в маленьком белом доме слева от нас, а то он нам «покажет кузькину мать». Так и сделали. Навстречу нам выпорхнула очень приятная старший диспетчер Нина Владимировна и пригласила в свой кабинет. Войдя в него, почувствовали, будто попали в далекие страшные сталинские времена: высоченные потолки, в центре – массивный стол с зеленым сукном, вдоль стены – еще более массивный кожаный диван и два кресла. Нина Владимировна быстро просмотрела документы и даже сделала от руки копию, расспросила о целях нашего путешествия, созвонилась с 12-м шлюзом и предупредила о нашем скором подходе.

11-й день. 12-й шлюз – 1-й шлюз, 70 км. В этот день мы сделали ряд ошибок: во-первых, чтобы не мозолить глаза диспетчеру, решили без разрешения подойти и пришвартоваться к привальной стенке, но я не смог четко подойти боком к швартовочным крюкам, и на постоянно меняющемся течении меня стало разворачивать кормой на ворота шлюза. Швартоваться задом наперед было как-то стыдно. Тогда решил зацепиться за крюк носом (Олег находился на самом носу) и потом уже подтянуться, как положено. Во-вторых, «шлюз» заметил меня и набросился с такими словами, повторить которые не решаюсь, но дело было в том, что подходил 30 000-тонный нефтеналивной танкер, который мог нас размазать по привальной стенке. И действительно, на нас надвигалась такая махина, что девятиэтажный дом показался бы

меньше. В-третьих, когда я дал малый ход назад, не предупредив Олега, тот от неожиданности потерял равновесие и упал в воду, как потом оказалось, глотнул воды и пошел на дно. Я остановил двигатель и выскочил на нос – Олега не видно. В это же время стали открываться ворота шлюза и усилилось течение с одной стороны, а с другой надвигался нефтеналивной монстр. Меня стало прижимать наконец-то бортом к привальной стене, я боялся раздавить Олежку собственным катером – эти секунды длились вечно. К счастью, Олег выплыл сам, слава Богу, его отнесло от ворот шлюза. Подобрал его, я отошел от шлюза и стал успокаиваться; нам хватило ума не упрекать друг друга, но больше без спасжилетов я не шлюзуюсь. Вероятнее всего, «шлюз» не видел наших приключений, а то в лучшем случае шуточки и издевки сопровождали бы нас все 12 шлюзов.

Шлюзование прошло без сучка и задоринки, нас опять подняли на 13 м (тогда мне это казалось очень странным, ведь Дон выше Волги на 50 м).

Мы долго шли на малых оборотах по каналу, по берегам которого стоят памятники сталинской эпохи, от которых остались одни пьедесталы. Поближе к воде сидело бесчисленное множество рыбаков, ловящих на донки. По эхолоту, рыбы здесь, правда, было много. Пройдя с часок на малых, прибавили ходу и перешли на глассер. Мне показалось, что через канал на высоте 1.5–2 м натянута трос, Олег, присмотревшись, предположил, что это отражение проводов высоковольтной линии, но каким-то звериным чутьем

я почувствовал опасность, резко затормозил, и мы остановились в нескольких сантиметрах от троса, идущего от парома. На пароме люди кричали нам, чтобы мы смотрели на семафор, мы действительно его не видели, но разве трудно было помахать руками, когда мы летели на глассере? Нет, стояли и смотрели, как нас изуродует.

Через 20 км канал переходит в большое Береславское ВДХР. Там мы немного запутались, но вскоре по движению судов вышли на судовой ход. Во время шлюзования в 11-м капитан яхты посмел назвать нас «катерком», за что получил прозвище «моторной мельницы».

Будущим петешественникам советуем, если вы устанете, то остановитесь на отдых после 5-го шлюза, там по левому борту (при движении в сторону Волги) есть плавучий ресторанчик с гостиницей и причалом. Было уже около 20.00, и яхта «Инсайд» решила встать на отдых. Мы же с упорством, свойственным недалеким или не знающим людям, гордо отказались: оставалось всего четыре шлюза.

Начиная с 12-го шлюза, мы шлюзовались с сухогрузом «Капитан Матвеев». Минувя четвертый, я попросил его потише работать двигателями, но то ли я устал, то ли не так попросил, но «Капитан Матвеев» продолжал отчаянно работать винтами, а мы чуть не рвали мышцы, чтобы удержать катер. В конце концов, я пожаловался на него диспетчеру, который задал сухогрузу трепку, а за словом диспетчера в карман не лезут. После этого он выходил из шлюзов, как на байдарке. Вообще слушаться диспетчеров надо, но, во-первых, они всегда подгоняют, во-вторых, иногда лучше подрейфовать, чем прижиматься к тому, куда велит диспетчер. На 2-м шлюзе диспетчер потребовал, чтобы мы пришвартовались к привальной стенке за теплоходом «Капитан Матвеев». Но места практически не было и, выполняя этот приказ, пришлось разворачиваться у самого берега. Очевидно, засосало в охлаждающую систему двигателя водоросли, глину или еще что-нибудь, стал греться движок, пришлось его выключать и проходить шлюз на вспомогательном.

12-й день. 1-й шлюз – яхт-клуб «Волжский утес». 50 км. Выйдя в Волгу, были потрясены величиим и мощностью реки. Течение очень быстрое – 7–8 км/ч, вода ужасно холодная – 6–7° С и чистая. Двигатель продолжал греться. Промывали охлаждающую систему – греться перестал, но при наборе оборотов срабатывала какая-то защита, и автоматически падали обороты, тем не менее часа через два нашли яхт-клуб «Волжский утес», сразу за новым автостомом, где нас уже ждали друзья Сергей и Надюша. Оформив стоянку в марине «Волжский утес», поручили ремонт гребных винтов шкиперу Виктору Ивановичу. На судостроительном заводе приварена и отшлифована была лопасть и отбалансирован винт идеально, а на втором винте поправили погнутые лопасти и отполировали за 3 тыс. руб. гребной винт. Попросив Сергея организовать диагностику, профилактику и ремонт катера и заменить аккумуляторы, на следующий день мы улетели в Москву. Казалось невероятным за час перенестись домой, после 20 дней, когда мы мерзли, снимались с мелей, шлюзовались, да просто пытались выжить, пройдя около 1200 км.

13-й день. Волгоград–Вязовка, около 180 км. В Волгоград мы вернулись 25 июля, практически через два месяца. В яхт-клубе «Волжский утес»

я встретился с директором представительства «Volvo-Penta» Владимиром Вельманом, очень грамотным и финансово, по московским меркам, скромным человеком. Он определил, что причиной перебоев в работе двигателя стало некачественное, грязное топливо, забившее топливopроводы, и устранил неполадки. Проверив по списку проделанные работы, решили вытащить катер и осмотреть рулевую колонку, часто ударявшуюся о дно, тем более что подводная часть сильно обросла водорослями за двухмесячное стояние. Вытаскивать и снова спускать катер – удовольствие недешевое, тем более что свой прицеп стоял в Москве. После долгих переговоров удалось договориться, что меня вытащат транцем до кромки воды на 2 часа за 500 руб. вместо 3 тысяч. К всеобщему смеху и моему стыду обнаружилось, что один из винтов стоял задом наперед. Установив отремонтированные шкипером Виктором Ивановичем винты правильно и отмыв почти до зеркального блеска днище, мы спустили на воду «Отважный». Надо сказать, что все это происходило в жаркий субботний день, катера ежесекундно подходили и уходили, а между ними носились десятки гидроциклов. Возвращаясь к месту стоянки, я шел за пластиковым катером буквально в 10 м. Внезапно в этот катер на полном ходу с треском



врезается водный байкер, обломки пролетают надо мной. Пока я помогал и осматривал гидроциклиста, катер прибавил ходу и вскоре скрылся из виду. Убедившись, что парень отделался только ссадинами и ушибами, передал его друзьям, пришвартовался к своему причалу и занялся уборкой. Спустя несколько часов подошел катер, в который врезался гидроцикл, и стал в достаточно грубой форме расспрашивать меня, где тот гидроциклист, и показал, как пострадал его катер: треть корпуса у него была глубоко вдавлена и в трещинах. Этот мерзавец вызвал у меня глубокое чувство отвращения: скрыться с места аварии и на дорогах – удел малодушных и безответственных людей, а на воде даже при небольших травмах риск для жизни возрастает многократно.

Понимая, что качественно очистить катер после месячного похода и двухмесячной стоянки под открытым небом не получится, я обратился за помощью в яхт-клуб. Во второй половине дня ко мне пришел молодой человек и предложил свои услуги по уборке катера. Поторговавшись, он согласился за 2,5 тыс. руб. помыть, пропылесосить и сделать химчистку салона, но узнав, что я буду присутствовать, обиделся и ушел. Странно, но приезжал молодой человек на «Porsche Cayenn'e».

27 июля погрузились на катер и отчалили. Подошли к плавучему памятнику погибшим морякам, почтив их память двумя долгими гудками, встали на глиссер и пошли вниз. Вскоре очень любимый, но некрасивый Волгоград остался за кормой. Провожал нас гигантский 20-метровый дедушка Ленин (раньше тут стоял памятник Сталину, но потом заменили его Лениным).

Уже в сумерках у назначенного буя встретились с ожидающим нас Сергеем.

14-й день. Вязовка–Парашина протока, около 200 км. Сергей оборудовал на одном из многочисленных островов лагерь, на который он приезжает, как только завершается период мошки, и уезжает осенью. В лагере отдыхали Сережина жена с сыном Матвеем, друг и сослуживец Егор, легко переносивший 100 л бочку с топливом на одном плече, Галя, подруга Егора, и красавица Юлия, сослуживица Сергея.

Сергей предложил дальше, в дельту Волги, идти всем вместе на двух катерах. Это и веселее, и безопаснее. Мы согласились.

Катер «Bayliner» Сергея, приобретенный также с рук, несколько изменил мое негативное отношение к пластиковым лодкам. Мой катер мощней и надежней, но пластиковые лодки выглядят все-таки элегантнее, а в носовой

каюте, хотя катер меньше на целый метр, практически столько же места; как таковой рубки нет, она появляется, когда натягивается тент, но эта рубка-кокапит так сделана, что в ней очень комфортно и не хочется оттуда выходить. Катер оборудован стационарным двигателем почти в 200 л.с., позволяющим очень шустро бегать. Сергей хвастался, что разгоняется больше 80 км/ч, думаю, немного преувеличивал, тем не менее мой катер он обгонял, за что и был назван «Торопыгой».

15-й день. Парашкина протока–турбаза на Никитинской банке, около 300 км. После трех часов хода подошли к Астрахани. Волга тут раздваивается, взяли левее, и вскоре перед нами предстал красивый город.

Немного поплутав при выходе из Астрахани, вошли в Кизань-рукав, прошли д. Камызяк. Далее начались глухие малолюдные места. Карт-плоттер помочь нам не мог, так как электронная карта закончилась в Астрахани, шли по бумажной карте дельты реки Волга. К 20.30 удалось добраться до турбазы. Встречавший нас то ли хозяин, то ли управляющий Евгений, весь в татуировках, с золотыми зубами, постоянно рассказывал анекдоты и всякие шутки, не очень высокого уровня. Он сообщил, что столовая закрыта и ужин нам накроют в егер-



ском домике. Не ожидая подвоха, мы согласились. Оказалось, что в домике живут егеря, которые иногда снимают сапоги и одежды, а с личной гигиеной у них явные проблемы. Наскоро поужинав хлебом и овощами, хотели ложиться спать, но оказалось, что на всех мест нет, и Егор пошел спать на «Торопыгу», а я на «Отважный».

16-й день. Каспий–Харабали. 300 км. На рассвете проснулся от быстро приближающего гула двигателей – что-то пронеслось мимо меня и так же быстро скрылось. Спустя минут 10–20, все повторилось. Как потом мне объяснил Евгений, это браконьеры уходили на промысел и, возможно, рыбинспекция за ними. После завтрака, посадив на «Отважный» Евгения в качестве проводника, пошли на Каспий. Евгений поинтересовался, имеется ли у нас разрешение на выход в море и предложил помочь с этим.

От предложения Евгения отказались. По ходу нам стали попадаться лotosовые поля. Воздух пропитан сладким запахом цветов, подходить и фотографировать можно, срывать и заходить в глубь этих полей строго запрещено. То справа, то слева открывались протоки, причем вода в них мутная – Евгений называл ее «белой», а прозрачную – почему-то черной. Наша банка представляла собой прямую, как по линейке прочерченную, протоку метров 50 в ширину и глубиной 3–4 м, окаймленную тростником и камышом. Постепенно стали появляться заводи, как пояснил Евгений, это администрация заставляет рыбопромысловые компании выкашивать водоросли для «гуляния» и, возможно, нереста рыбы. Вскоре берега стали превращаться в островки, которые уменьшались в размерах и наконец исчезли из виду. Мы вышли в Каспий!

Спустя несколько дней отдыха предстал путь домой.

За 27 дней мы прошли на катере около 5 тыс. км. Средний расход топлива на скорости 50–55 км/ч – 25–27 л/ч, потрачено почти 3000 л дизельного топлива и 50 л Аи-95 (60 тыс. руб.). Ремонт и техобслуживание с заменой пяти фильтров и 15 л масла обошлись в 20 тыс. руб., ремонт «Honda» – 3 тыс. руб., ремонт греб-

ных винтов – в 12 тыс. руб., ремонт электрики и замена аккумуляторов – в 20, ремонт отопителей – еще в 10, доставка катера и возвращение назад – 25 тыс. руб. Итого около 180 тыс. руб.

Что касается ремонта и обслуживания импортных моторов, то дело обстоит не так уж и плохо. Специалисты готовы были приехать практически в любое место путешествия. С заправками качественным топливом все значительно хуже. Заправиться на воде дизтопливом можно было только в Волгограде, Тольятти, Казани и Коломне. Цены на топливо на этих заправках обычно выше, чем на АЗС. В Коломне топливо было низкого качества. По мнению нескольких капитанов, на водных заправках вероятность наличия воды в топливе выше.

Мест, где бы можно было остановиться переночевать, принять душ, за исключением низовья Волги, на воде практически нет.

Катер «North River Sea Hawk-24» очень крепкий, уютный, наверное, лучший в своих размерах по ходовым качествам. А вот несколько разочаровал двигатель «Volvo Penta»: начиная с 2800 об/мин, идет хороший прирост в скорости, но на 3500 об/мин все заканчивается, и двигатель больше не раскручивается. По сравнению с автомобильными дизелями он шумноват, для своих размеров слабоват и чересчур нежен (стоило поработать в грязной воде 10 мин., как стал греться, очень чувствителен к качеству топлива). Для остроты ощущений хотелось бы иметь максимальную скорость несколько больше 80 км/ч.

Плывать по Дону и Волге в целом безопасно. Должен сказать, что в этом путешествии мы встречали гораздо больше хороших, отзывчивых людей, которые помогали нам в трудных ситуациях, на что сложно рассчитывать в Москве с ее вежливым безразличием к проблемам человека. Я выражаю глубокую благодарность всем, кто помогал нам в пути.

Сейчас зимой, когда я сижу в теплом кабинете, и поглядываю на пушистый белый снег, мне хочется пройти этот путь еще раз.



НАЙДИ СВОЙ ПУТЬ ПО ЗВЕЗДАМ

высокий стандарт обучения для
специалистов и любителей

ЯХТМАСТЕР В РОССИИ — ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ И ПРАКТИЧЕСКОЕ ОБУЧЕНИЕ ПО ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРОГРАММАМ IYT

Master of Yachts 200gl Ocean
Master of Yachts 200gl Offshore

ЯХТИНГ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ

Bareboat Skipper
Flotilla Skipper
Competent Crew

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ КУРСЫ

Оператор УКВ
Морской английский язык
Популярные чартерные акватории

ЯХТЕННАЯ ШКОЛА RAYS

Москва, Окружной проезд 15, офис 209
Тел: +7(499) 309 74 54
Полная поддержка распознаваемости сертификатов на
сайте ассоциации: www.skippers.ru

НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ ШКИПЕРОВ

Russian Association of Yacht Skippers

RAYS

