

## ПРАКТИКА

# «Большие» и «маленькие» на одной акватории

Профессиональный взгляд на прогулочный флот

**Артем Лисочкин** ♦ В чем-то водные пути можно сравнить с более привычными для многих автомобильными дорогами, по которым наряду с «частниками» тоже перемещаются «профессионалы». Правда, сходство лишь весьма приблизительное. Для начала, если даже сравнить самую большую грузовую фуру и самый маленький «дамский» автомобильчик, то разница в их размерах будет только в разы; на воде же в большинстве случаев – как минимум на порядок. Кроме того, свой весомый отпечаток накладывает и та во многом непредсказуемая среда, в которой существуют большие и маленькие суда профессионалов и любителей – гладкий «автобан» из-за капризов погоды может вдруг превратиться в непроходимый «проселок», а что скрывается под внешне безмятежной гладью, мы никогда не знаем даже при наличии свежей карты или хорошо размеченного фарватера.



**П**од занавес предыдущей навигации по приглашению компании «Инфофлот» мне довелось принять участие в четырехдневном речном круизе по маршруту Москва–Углич–Кострома–Ярославль–Кимры–Москва на теплоходе «Н. А. Некрасов» – хоть и построенном в уже несуществующей ныне Чехословакии, но после коренной модернизации, осуществленной шесть лет тому назад, выглядящем как новенький и весьма комфортабельном (перестройка как раз преследовала в первую очередь цели улучшения удобств и простора – изначально теплоход был рассчитан чуть ли не на вдвое большее число пассажиров).

Вообще-то у меня за плечами немало серьезных водных вояжей на относительно небольших катерах и мотолодках, и рулить я привык сам, но все-таки есть определенная прелесть в том, что тебя везут. Вокруг – все та же вода, без которой многие просто не мыслят хорошего отдыха, а изначальная предопределенность маршрута и стоянок с лихвой компенсируется просторной каютой, вкусной едой, возможностью прибегнуть к услугам профессионального гида (надо сказать, только с его помощью можно узнать что-то действительно интересное о местных достопримечательностях) и вообще полным отсутствием каких-либо «бытовых» проблем – например, тех же перманентных поисков заправки, что при путешествиях по просторам нашей родной страны доставляют наибольшую головную боль.

Однако даже в роли пассажира по давней привычке продолжаешь интересоваться не только окружающими красотами, но и чисто судоводительскими делами – так, например, какая-то неведомая сила всякий раз влекла меня на палубу во время швартовок и шлюзований. Конечно, эти моменты очень любопытны и сами по себе – сужу об этом и по поведению своих «сухопутных» попутчиков, но когда более-менее понимаешь суть предпринимаемых действий, это еще и неплохой путь приобретения до-

полнительного опыта. Несколько раз довелось посетить и рулевую рубку. И, естественно, я просто не мог не познакомиться с капитаном. Алексей Быков – судоводитель с 22-летним стажем, а капитанил, то есть нес полную ответственность за все происходящее на борту, на тот момент третий год. Некоторые фрагменты коротких бесед, наверное, будут интересны и читателям «Кия».

– Алексей, вы прикидывали общее расстояние, которое успели пройти по водным маршрутам за свою судоводительскую карьеру?

– С большой точностью сказать не могу, специально это не фиксировал, особенно в самом начале. Но, скажем, за нынешнюю навигацию мы уже прошли около 43 тысяч километров. Примерно такое же расстояние доводилось преодолевать и все предыдущие годы.

– Длина экватора у нас 40 с небольшим тысяч. Выходит, вы уже как минимум 22 раза обогнули земной шар. Серьезный опыт! «Маломерщикам», естественно, такого и не снилось. В связи с этим есть вопрос, который давно меня занимает. Приходилось слышать о некоем антагонизме между профессиональными судоводителями и теми, кто выходит на воду исключительно для собственного удовольствия...

#### Основные данные теплохода «Н. А. Некрасов»

длина – 96 м, ширина – 14,9 м, осадка – 2,5 м,  
водоизмещение – 1467 т, мощность машин – 1575 л.с.,  
класс регистра – «О», пассажироместимость – 110 чел.,  
макс./крейс. скорость – 26/22 км/ч, постройка — судовой верфь  
«Словенские Лодейницы», г. Комарно, Чехословакия

– Лично я никакого антагонизма не испытываю. И мы, и вы ходим на одной и той же воде, так что никаких поводов для взаимной неприязни нет, а такое понятие, как взаимовыручка, никто не отменял. Хотя не буду скрывать – бывают случаи, когда маломерные суда создают нам некоторые проблемы.

– Вообще-то, согласно правилам, действующим на наших внутренних водных путях, маломерные суда не имеют права выходить на судовой ход и в луч-

шем случае должны двигаться по его кромке.

– Если вас интересует не трактовка правил, а мое личное мнение, то я не вижу препятствий к тому, чтобы прогулочные лодки ходили даже по оси судового хода – но только в том слу-



Капитан «Н. А. Некрасова» Алексей Быков

чае, когда в пределах видимости нет больших пассажирских или грузовых судов. Поймите меня правильно: моя первая мысль при виде маломерного судна у меня на курсе – это не откажет ли у него двигатель. Маневренность большого «парохода» довольно ограничена. Остановиться мгновенно мы тоже не можем. Да куда там мгновенно! Вот сейчас, к примеру, мы идем с крейсерской скоростью 22 км/ч. Если дать полный назад, то «тормозной путь» в этом случае составит

как минимум полкилометра. Вдобавок, придется бороться с боковым уводом, с которым наверняка знакомы и владельцы катеров и мотолодок – у нас три машины, и две из них работают на гребные винты левого вращения. В узкости экстренное использование реверса может быть чревато даже при наличии носового подруливающего устройства... Кроме того, просил бы держаться подальше от «профессиональных» причалов. Швартовка крупного судна – весьма ответственная и



Швартовки и шлюзования – прерогатива исключительно капитана

Машинный телеграф на мостике и в машинном отделении – в резерве, на случай неисправности дистанционного управления. Ну и колорит создает, естественно

непростая процедура даже при отсутствии ветра или течения, и очень не хочется, чтобы в этот момент кто-то крутился поблизости, например, чтобы высадить пассажира.

– Полностью согласен, тем более что тот же подвесной мотор, даже самый современный, может «обрезать» именно при подходе к стенке, когда часто переключаешься с переднего на реверс. Должен со стыдом признаться, что и сам разок создал серьезные проблемы профессионалам. В начале 90-х

шел на довольно большом катере по Неве и второй тащил на буксире. Двигатель скис в самый неподходящий момент: в районе Ивановских порогов и практически перед носом у «Волго-Балта», причем сцепку развернуло поперек течения. О веслах не могло быть и речи, единственно, что мы успели сделать – это подтянуть вторую лодку к борту, чтобы хоть как-то уменьшить габарит. У страха глаза велики, но мне показалось, что «грузовик» чуть не чиркнул бортом по прибрежным кустам. К

счастью, он был не в грузу, осадка позволяла пройти по самой кромке. Представляю, как меня крыли на мостике!

– Да уж, энтузиазма ситуация наверняка не вызвала. Поэтому еще раз хочу подчеркнуть: тоже держите в голове возможность того, что вдруг останетесь без хода. Причиной может быть и отказ двигателя, и, например, скрывающийся под водой топляк. Наш теплоход его просто «не заметит», а вот маленькая лодка может получить серьезные повреждения даже на малом



Навигационная система со старомодным интерфейсом, загружаемых карт нет. Но на реке удобнее пользоваться обычными альбомами с бумажными картами. Радар, конечно же, есть



Этот резервный штурвал, дополненный аксиометром, имеет чисто механический цепной привод (отсюда и размеры) и может использоваться в случае отказа сервопривода основного рулевого управления, хотя управлять судном по курсу можно и машинами

ходу. Последствия этого могут быть фатальными, учитывая вероятность навала или столкновения. Не надо испытывать судьбу. В общем, я прекрасно понимаю, что «маломерщики» ценят свободу передвижения, но при появлении в пределах видимости большого судна все-таки выполняйте правила, не выходите на судовой ход и не пересекайте чужой курс. Это не чей-то каприз, правила написаны не просто так, а основаны на многолетнем опыте. В том числе и на опыте происшествий

с человеческими жертвами. Тем более что фарватер – это не траншея с отвесными стенками, безопасной глубины за его пределами, в той же 10-метровой зоне, для небольших лодок с малой осадкой более чем достаточно.

И еще один важный момент. Если на той или иной акватории действует ограничение скорости – например, на канале имени Москвы это 12 км/ч – настоятельно рекомендую ему следовать. С точки зрения судоводителя-любителя свободного места вроде бы полным полно, но обгон большого пассажирского или грузового судна может быть чреват все теми же последствиями. Не говоря уже о том, что мне приходилось слышать, как на том же канале кильватерной волной от быстходных моторных яхт попросту смывало с берега расположившихся там рыбаков и отдыхающих.

– На нашем маршруте достаточно много шлюзов. Не секрет, что многие судоводители-любители шлюзования, скажем так, несколько побаиваются. Нередко именно это останавливает тех, кто мечтает о дальних походах по внутренним водным путям.

– Шлюзование – действительно ответственная процедура, но ничего страшного в ней нет. Даже если вы до конца не уверены в том, как надо действовать, просто следуйте указаниям диспетчера. Остальное придет с опытом. При этом, естественно, необходимо иметь радиостанцию речного диапазона, уметь ей пользоваться и запастись перечнем каналов для связи. Кстати, насколько мне известно, если «маломерщики» путешествуют группой, то достаточно иметь одну рацию на всех. Напомню, что радиировать диспетчеру необходимо за 40 минут от вашего расчетного времени появления. Он свяжется с ближайшими судами на подходе и примет решение – ждать ли «толпу», или же прошлюзовать вас отдельно. Одну маленькую мотолодку возьмут вряд ли, придется ждать, а вот группу или моторную яхту вполне могут.

– В ходе редакционных тестов водоизмещающих крейсерских лодок как-то возник вопрос о тактике шлюзования. Есть ли смысл «сесть на хвост» большому пароходу, чтобы каждый раз не

ждать? Какие вообще средние скорости у речных коммерческих судов?

– У «пассажира» – 22–23 км/ч обычно, 16–18 – у «грузовика». Толкачи иногда идут медленнее, вплоть до 10 км/ч. На канале имени Москвы, как я уже упоминал, ограничение скорости 12 км/ч для всех судов.

– Для глиссирующего корпуса – ни то ни сё. Переходный режим, самый неэффективный... Наверное, кого-то спасут максимально опущенные транцевые плиты и «зажатый» триммер. Но лучше уж действительно проскочить вперед и подождать.

– Вообще-то сейчас какая-либо тактика на основных водных путях не особо актуальна, движение достаточно интенсивное. На Волге, например, нечего и думать – вышел из первого шлюза канала имени Москвы, и до Углича можно идти полным ходом. Всегда кто-нибудь подойдет, ждать придется недолго. Только имейте в виду, что маломерное судно никто первым в шлюз не пустит. Лучше лечь в дрейф или подойти к берегу на достаточном расстоянии от шлюза, ни в коем случае не занимая место у стенки ожидания. Либо стать там, где укажет диспетчер. Кстати, мы нередко стоим перед шлюзом – рассчитываем ход так, чтобы зайти сразу.

– В связи со шлюзованием есть один чисто технический вопрос. Как я заме-



«Маленькие» в шлюзах попадались в основном такие

*тил, в шлюзе вы не используете кранцы – о стенку трется привальный, котормый, судя по всему, время от времени меняют. Но с маломерных судов, даже совсем компактных, обычно пылинки сдувают, даже крошечная царапина или потертость – повод для расстройств. Не практикуется ли шлюзование «маломерок» вторым бортом – чтобы лодка поднималась и опускалась вместе с большим парходом, не касаясь стенки?*

– Вообще-то идея здравая, но я о таком почти не слышал. «Пассажиры» вас вторым бортом точно не возьмут (хотя, скажем, при стоянке в тумане мы разрешим к себе пришвартоваться). Возможно, такое может пройти с «грузовиком» в грузу, если это только не танкер. Но в любом случае решение за диспетчером и, конечно, за капитаном судна. Надо сказать, что на некоторых моторных яхтах я видел специальные кранцы для шлюзования, вращающиеся. Но народ там все равно с отпорниками стоит. И, наверное, не надо вам напоминать, что крепить концы к рыму «поплавка» на маломерном судне категорически запрещено. Его может заклинить, и лодка либо повис-

нет на стенке, либо будет затянута под воду. На большом судне толстенные швартовы при этом просто рвутся, как нитки. Такое частенько случалось на моей памяти одно время, когда за речной инфраструктурой, мягко говоря, не очень хорошо следили. Сейчас все более-менее исправно, но вероятность заклинивания все равно нельзя списывать со счетов – например, в мороз.

*– Да, даже пару шлагов без узла накидывать не стоит. И отпорники обязательно должны быть в руках. Заклинивший поплавок я лично проходил на Дону – во время опорожнения шлюза. Хорошо, что конец был достаточно длинный, можно было потихоньку потравливать. Лодка была маленькая, легкая, весом было не продавить. А отпорниками удерживали ее так, чтобы поплавок, если он вдруг сорвется, по ней не стукнул. Говорят, что в обратном случае, при наполнении камеры, заклинивание случается реже, но действовать, наверное, надо так же – неожиданное всплытие рыма тоже не сахар.*

– И еще не стоит выключать двигатель – в случае отсоединения конца по какой-либо причине счет может пойти на секунды, а так вы сохраните хоть какую-то возможность удерживать судно на месте. Хотя лучше до такого не доводить, вихревые течения в камере шлюза очень сильные.

*– И, в заключение, как бы вы в общем оценили ситуацию с нашим маломерным флотом, жизнь которого протекает у вас на глазах? Где он, по вашим наблюдениям, наиболее развит? Можете ли вы назвать наиболее и наименее проблемные для вас акватории?*

– В целом могу сказать, что число прогулочных и туристских лодок с каждым годом только увеличивается. И при этом не могу не отметить,

что и порядка на воде становится все больше – ГИМС действительно работает. Чувствуется, что им увеличили финансирование – хорошие катера с характерной раскраской попадаются на глаза все чаще. Гораздо проще стало работать, например, на Химкинском водохранилище, несмотря на обилие «маломерщиков». А самым проблемным местом для нас была и остается Клязьма, особенно по выходным. Чего тут только не встретишь – и гребные, и парусные лодки, и моторки, и скоростные катера, и моторные яхты, и гидроциклы... Владельцы последних отличаются наибольшей безбашенностью – например, могут отрабатывать какие-нибудь трюки прямо у нас на курсе, что очень часто приводит к падению в воду. Короче говоря, этот относительно короткий отрезок акватории по-прежнему заставляет нас изрядно понервничать.

В числе мест, где маломерный флот наиболее развит, упомянул бы, кроме Москвы и Питера, Самару, Нижний Новгород, Казань, а из городов категории «река-море» – Астрахань и Ростов-на-Дону. Впрочем, прогулочные лодки стали появляться и не только в крупных промышленных и торговых центрах.

В завершение разговора я хотел бы призвать всех, кто находится на воде, прежде всего к взаимному уважению. Речная культура, морская культура – это не пустые слова, и я рад отметить, что все больше людей это понимает. Да, «частники» занимаются судовождением исключительно для собственного удовольствия, для нас это не легкая и ответственная работа, но по большому счету делить нам нечего. Водные пути – вот то, что нас объединяет. ■

Фото автора



«КиЯ» благодарит за содействие в подготовке данного материала круизную компанию «Инфофлот»: [www.infoflot.com](http://www.infoflot.com)

# СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ на хаусботы в наличии в России

Thoroughbred  
Houseboats



Компания «Лодка Хаус»  
г. Саратов, ул. Бахметьевская, 49  
+7 937 225 80 74  
+7 904 706 90 19  
(8452) 37 40 47, (8452) 74 27 74  
[www.tb-houseboats.ru](http://www.tb-houseboats.ru)  
[www.lodkahaus.ru](http://www.lodkahaus.ru)  
[houseboat@lodkahaus.ru](mailto:houseboat@lodkahaus.ru)

Дилер в г. Самара:  
«Аква Хаус», п. Красная Глинка,  
41 км Красноглинского шоссе, д.10  
т. +7 927-260-03-62, (846) 978-54-75  
e-mail: [aquahouse.samara@gmail.com](mailto:aquahouse.samara@gmail.com)  
[www.aquahouse-samara.ru](http://www.aquahouse-samara.ru)

## ХАУСБОТЫ THOROUGHNBRED HOUSEBOATS:

- Модельный ряд от 12.5 м до 35 м
- Топливная экономичность
- Повышенная автономность плавания
- Высокая маневренность
- Легкая управляемость
- Осадка 60-80 см
- Многолетний успешный опыт эксплуатации в России

## СПЕЦИАЛЬНО АДАПТИРОВАНЫ ДЛЯ РОССИИ

- Корпус повышенной прочности из морского алюминия
- Бортовая сеть и оборудование на 220В, 50Гц
- Конструктивные решения, предусматривающие многократные подъемы и спуски на воду без ущерба для судна
- Использование отделочных материалов, устойчивых к отрицательным температурам

Реклама



Компания «Лодка Хаус»  
Эксклюзивный дистрибьютор  
THOROUGHNBRED HOUSEBOATS  
в России

Приглашаем к сотрудничеству дилеров

Регистрация ГИМС