

От Самары до Каспия на «Драйве»

Андрей Великанов, фото автора и Вадима Тюрюкова

Продолжение, начало в №246

Фантасмагории по-камышински

Начался третий день совместной волжской экспедиции «КиЯ» и компании «Аквадрайв» на катерах Drive, в планах был переход от Саратова (Усть-Курдюк) до Волгограда. Уже задался хороший темп – подъем в 6, завтрак, и в путь. Отбой не позже 11. Так что пройти к девяти утра 80 км – дело привычное.

Остановиться невозможно – катера режут густую зеленую краску, ни ветерка, солнце висит над башкой, и воздух разогрелся под +40° по Цельсию.

Упражняемся с тримом. Оказывается, что оптимальное значение для Mercury 100 – 3.2 на указателе трима Quicksilver, а неправильная установка наклона двигателя может привести к потере двух лишних литров бензина в час (остальные цифры см. в таблице).

Вопрос с бензином не праздный – водных заправок на Волге по пальцам пересчитать.

Данные замеров ходовых характеристик Drive Open 56 (ПМ Mercury F100 ELPT EFI, загрузка 500 кг)

Об/мин	Расход топлива, л/ч	Скорость, км/ч
4500	17	40
5000	21	45
5300	25	50
5700	29	55



От поселка Ахмат до Дубовки, а это почти 30 км, идут сплошные пустынные голые берега, ни деревень, ни отдыхающих. Однако в районе оврага со странным названием Большая Мартышка мы заметили на берегу сидящего на корточках человека. Ни лодки, ни машины, ни палатки, наверное, это был местный Ницше с думой о главном.

У Дубовки Волга (а точнее Волгоградское водохранилище) поворачивает вправо почти под прямым углом. Тут нас вновь крепко потрепал зубодробительный ветер. Пришлось отклониться от судового хода и идти вдоль берега по 6-метровой изобате, где мы почти сразу наткнулись на идущую под мотором яхту Amiga. Несмотря на жару, команда парусника весело кушала водку и посылала во все стороны воздушные поцелуи.

В поселке Золотуха светилась куполами здоровенная церковь. Вообще, с церковными миссиями на главной реке России все нормально, в той или иной форме островки православной веры встречаются с завидным постоянством. Однажды натолкнулись даже на часовню, обустроенную прямо на борту немалого теплохода.

В городе Камышин два раза побывал Петр I, когда-то его захватывали К. Булавин и Е. Пугачев. После 235-километрового пути нам предстояло купить здесь еду и разыскать бензин. Сразу за мостом через реку Камышинку нашли местный яхт-клуб – пришвартоваться негде! Пришлось тыкаться в берег и с канистрами ловить частника. В тени +37°, народ не очень разговорчивый – приезжают тут всякие...

У поселка Арапка, примечательного несколькими унылыми хрущевскими пятиэтажками и здоровенной трубой ТЭЦ, вода стала значительно чище, здесь глубина водохранилища порядка 40 м, и, наконец, нам удастся искупаться!





Мимо идут вереницы танкеров – основной крупнотоннажный флот Волги, за неделю туристических пароходов встретилось два, а «нефтевозов» как минимум в двадцать раз больше.

За очередной «керосинкой» на фале шурует вверх по течению яхточка, где опять задорно квасят горькую два загорелых мужика. Такое яхтенное разгульево разъяснилось буквально через полчаса, когда прямо по курсу мы вылетели на очередную мачту без парусов. На борту был виден не крупный человек лет шестидесяти. Одной рукой он держался за такелаж, другой – размахивал канистрой над головой. Бедняги обсохли на 40-градусной жаре. Пришлось отлить 8 л бензина, вполне хватит для 5-сильного двухтактника.

Оказалось, что в городе Волжский проходили гонки! Именно поэтому мы встретили в тот день целых пять парусников (всего за неделю и 1550 км на воде насчитали 10 яхт).

Перед самым Волгоградом нас ожидало шлюзование. Как мы ворвались в 19:30 в двухкамерный шлюз, одному богу известно. Маломерные суда отдельно не шлюзуют, не пускают их в шлюз и с наступлением темноты.

Тут можно проторчать и сутки, но

провидение в тот вечер было на стороне Drive и Mercury. Слава богу, мобильные телефоны и друзья есть! К заправке «Роснефти», стоящей в центре города, мы причалили уже в сумерках.

В этот день под мотором мы шли 15 ч 2 мин (остановки заняли 4 ч 51 мин). Преодолели 407 км со средней скоростью 39.1 км/ч. Пока это рекорд.

Back in USSR

Ниже Волгограда водохранилищ нет, тут уже идешь по могучей реке с красивейшими безлюдными песчаными пляжами, в окрестных картинах появляются южные деревья, стада ленивых коров заменяются табунами грациозных коней. Основная масса танкеров уходит на запад через Волго-Донской канал, и ниже по течению вас ожидает красивейший, почти нетронутый человеком пейзаж. Странно, но никакой рекреационной жизни вокруг не видно, встречаются только редкие надувнушки и старенькие «Казанки».

Я уже упоминал, что нас очень удивили ходовые качества Drive Open 50 при марафоне по волне. В этих условиях он показал себя очень устойчивым и «работал» всем корпусом, подобно РИБу. При оборотах 5200 Mercury 60 выдавал 45 км/ч, и мы обратили внимание, что прибавка в 100 оборотов увеличивает расход топлива на 1 л/ч.

Следующая остановка происходит уже в Астраханской области, в поселке Никольское, где федеральная трасса М6 практически касается Волги. Когда-то здесь была



казачья крепость (год основания 1760), а теперь стоит самый большой в Поволжье храм Рождества Пресвятой Богородицы. На берегу же усталого путника ожидают привычные картинки СССР 80-х годов прошлого века – покосившийся дебаркадер с выгоревшим триколором на флажке, «Казанки», «Вихри», «Уралы» и «Жигули». И если бы не надпись, что в помещении деревенского кафе принимают платежи за сотовую связь, можно было подумать, что наша экспедиция случайно оказалась в несостоявшемся сталинском эксперименте с машиной времени.

За этот день мы прошли 376 км со средней скоростью 44 км/ч. Двигались 8 ч 32 мин, остановки еще 2 ч 42 мин, у Mercury 100 расход оказался 22 л/ч, у Mercury 60 – 15 л/ч.

Переночевали на «советскоподобной» рыболовной базе «Шамбай 97» – 1500 рублей за трехместный номер с кондиционером.

Астраханские напевы

С развалом СССР, точно так же, как и в 16 веке одноименное ханство с распадом Золотой Орды, Астрахань превратилась в самый настоящий международный торговый порт, и первое встреченное нами судно, что разгружалось почти в самом центре города, оказалось принадлежащим государству

Иран. В последние годы регион бурно развивается, чему способствует активность таких монстров, как «Газпром» и «Лукойл». Но сколько я ни путешествовал по России, усвоил одно железное правило – где добывают нефть или газ, всегда ухудшается экологическая обстановка, а значит, страдает рекреационная составляющая. Во всяком случае, заправки на воде мы не обнаружили, и уже привычно залились горючим через канистры.

Как ни странно это звучит, но в собственной дельте Волга не является основным судоходным руслом. Еще выше Астрахани, в районе города Нариманов, где с воды хорошо видна церковь из красного кирпича с пятью золотыми куполами, от Волги к Каспию убегает крупный рукав – Бузан. В самом городе отшнуровываются еще два полноводных рукава – Болда и Камызяк, а чуть ниже – главный судоходный хайвей дельты – Бахтемир. Именно от него к Каспию идет старинный (прорыт еще в 19 веке) Волго-Каспийский канал. Вот туда нам и надо.

Конечная точка экспедиции – рыболовная база «177». Если предыдущую ночевку можно оценить на 3 с минусом, то нынешней мы поставили твердую пятерку.

От Астрахани всю дорогу «Драйвы» резали полуметровую кочку, мы же были поражены поселком Оля, с самым



красивыми набережными и совершенно не российским морским портом, настолько все там было чистенько, логично и красиво. Прямо какой-то Бременхавен!

За этот день экспедиция прошла 230 км, в пути были 9 ч 10 мин (стоянка 3 ч 37 мин), из-за ветра и волны, и множества остановок, средняя скорость движения упала до 25 км/ч (хотя когда шли под мотором, скорость составляла 41.8 км/ч).

Волжские раскаты

Раскатами называется местность, где уже не видно берегов и вокруг только лотосы, камыши, лебеди, пеликаны и бескрайняя вода. Здесь и пишутся все главные рыболовные сценарии волжской дельты. Есть сазан, жерех, окунь, щука, красноперка. 52 км вниз мы на «Драйвах» пролетели за один миг, а вот клиенты местных баз выходят на рыбалку на менее маневренных 8-метровых пластиковых бударах с подвесными моторами 15–25 л.с.

На базах живут в основном гости из Москвы – их удивляет обилие рыбы и ничуть не пугает стоимость номера (4500 рублей в сутки с лодкой и егерем, но без бензина).

Мы рыбачили несколько часов, но особых трофеев не перехитрили – щучки по кило, окуни и красноперки по 200–300 граммов. Зато проверили, что три человека со спиннингами чувствуют себя в кокпите Drive Open 56 очень и очень комфортно. Не хватает только рыболовных стаканов, куда можно поставить «палки» при переходах с места на место. Особенно эффектно щука хватает в сумерках поппер – воблер, который идет прямо по поверхности воды.

Красота вокруг, почти как на картинах Куинджи – падающее за горизонт оранжевое солнце, загадочные поля розовых лотосов, бескрайние водяные просторы и уносящиеся в сторону Каспия катера без опознавательных знаков с парой 300-х движков на транце. Здесь все по-взрослому – даже Рыбинспекция летает по своим делам на Master 651 с Mercury Verado 250.


Кому на Руси жить хорошо

Сухопутному созерцателю даже трудно представить, насколько окружающая действительность отличается от привычной, когда путешествуешь по воде. Словно попадаешь в параллельный, обнаженный мир, без условностей и недомолвок.

И уже ничуть не удивляешься, что везде на волжских берегах работают жители солнечного Таджикистана, кое-где стоят понтовые кирпичные «хи-



жины», точно в южном Майами, а почти все рыбацкие тони (Огневки) закрыты. Не удивляешься юношам, которые даже не слышали о Ленине, и молоденьким голубоглазым девушкам, что спокойно посылают тебя на «Х» при встрече.

Но все эти случайные картинки из дневника ничуть не портят плавного течения жизни по имени Волга, низкий поклон тебе и от нашей экспедиции. Таких впечатлений никогда не получишь, передвигаясь на автомобиле. До скорого свидания, река-кормилица! 



Николай Аверочкин

Руководитель клуба «Велход»

Самара – Балаково – Саратов – Камышин – Волгоград – Астрахань – Каспий. Когда пришло предложение принять участие в таком переходе, я долго не думал. Ко всему прочему, совершить его предстояло на катерах Drive. Зная эти лодки не понаслышке, я не сомневался в том, что выбор

верный, и данные катера в комплекте с моторами Mercury представляют собой надежный комплект. В технике я был уверен. Что подтвердилось, ни одной поломки или какой-либо заминки, связанной с техникой, у нас не оказалось.

А сам маршрут... Он постоянно преподносил разнообразные сюрпризы. Из них и складывается настоящее путешествие. Начиная от первой ночевки на непонятном дебаркадере, в 10 км от места стоянки лодок, и куда, как оказалось утром, нельзя вызвать такси... Заканчивая комарами в раскатах, которым было пофиг на все репелленты, они просто хотели есть.

На воде мир меняется, нет знаков, нет АЗС с кафе, и ты не знаешь, что ждет тебя там, впереди. План планом – а жизнь всегда внесет свои коррективы. Но, пройдя по этому маршруту, можно смело сказать: это один из самых интересных и в тоже время безопасных маршрутов путешествия. При желании всегда можно заправить лодку, найти отель на воде, оставить судно на стоянке в яхт-клубе. Инфраструктура, в рамках отдельно взятого маршрута, вполне подходит для путешествия и отдыха.

Прочитайте статью, и выходите на воду. Возьмите побольше времени, чем было у нас, и пройдите по Самаре, остановитесь на денек в Саратове в отеле на берегу «Подсолнух», обязательно посетите яхт-клуб в странном, но самобытном городке Камышин, попробуйте расположить к себе девушку на шлюзе в Волгограде, имея в распоряжении рацию речного диапазона и полчаса до заката солнца, с перспективой ночевки непонятно где, зайдите на заброшенную рыболовецкую станцию советской эпохи, или найдите другие места, о которых не написано в путеводителях.

Пусть туристы и автолюбители едут по своим дорогам. Мы пойдем по воде своим ходом! Главный залог успеха – надежная техника и хорошая компания. И то, и другое, у нас было, присоединяйтесь!