

Практические советы отважным мореходам

Много написано для тех, кто выбирает автомаршруты по нашей необъятной родине, есть отличные сайты для путешественников на мотоциклах и велосипедах. Но вот для всех тех, кто пресытился зарубежным отдыхом (либо не может по каким-то причинам поехать за границу) и у кого есть катер, самостоятельные путешествия по водным дорогам России – это пока еще неизведанный вид туризма.



Российские просторы – это неисчерпаемый источник внутренней энергии, открытий, вдохновения и отдыха от «благ» современной цивилизации с ее стремительным бегом по кругу. А путешествие на катере позволит взглянуть даже на известные туристические маршруты с другой, порой неожиданной стороны.

Нам кажется, что многие хо-

тели бы попробовать отправиться в дальний поход на лодке, но не все отважатся – пугает пресловутое отсутствие инфраструктуры, собственного опыта и полезной практической информации.

Мы бы хотели развеять эти страхи. При хорошо продуманном маршруте и подготовке к путешествию длительные самостоятельные переходы – это реально. И они от-

кроют гораздо больше, чем «берег турецкий».

Наши рекомендации основаны на опыте двух путешествий команды «Аквдрайв»: Самара – Каспий в 2013 году (1500 км) и Дубна – Белое Озеро – Дубна в 2014 (1260 км). Особенно интересными и полезными советы станут для обитателей городских джунглей, далеких от водных просторов. В отличие от жителей Са-





мары, Нижнего Новгорода или Саратова, им не суждено бросить все дела в пятницу вечером и махнуть километром на 10–30 по Волге, чтобы вернуться к вечеру воскресенья домой. Этому придется уделить не один день. И тем, кто отважится на такой поход, посвящаются наши заметки.

Этап I. Подготовка

В отличие от автомобильного маршрута (зашел в Google Maps, связал несколько точек и получил маршрут с ориентировочным временем его прохождения), к планированию путешествия по воде надо подходить более тщательно.

1. Выбор лодки

Мы настоятельно рекомендуем использовать в походе не одну, а две лодки. В первую очередь это решение вопроса безопасности: при выходе из строя двигателя или, не дай бог, повреждении корпуса лодки всегда проще справиться с проблемой, если есть второе плавсредство рядом. Еще один плюс: в двух лодках с удобством разместится дружная команда в шесть-восемь человек – так и веселее, и надежнее, и практичнее. Скажем, разбить лагерь вшестером проще и быстрее, чем втроем.

Для комфортного путешествия на расстоянии от 500 км, по нашему мнению, подходят катера длиной от 5 м, имеющие необходимый объем

полезного пространства и оснащенные 4-тактным двигателем от 60 л.с.

2. Прокладка маршрута и расчет общего пробега и дневных переходов

Для современных катеров 5–7 м с моторами мощностью 60–200 л.с. оптимальной скоростью движения является 40–50 км/ч. Да, ваш катер может развить и 70 км/ч, но поверьте, это не та скорость, на которой вы пойдете в течение 4–5 часов. Кроме этого, не забывайте о расходе топлива. На наших лодках (Uttern 62 и Drive 66) с 150-сильными четырехтактными Mercury баков (150 и 160 л соответственно) хватало на 250 км. А это день или два движения, в зависимости от поставленных задач.

Естественно, дневные переходы должны учитывать и стоянки на ночлег. Если планируется останавливаться на ночевку на природе, это проще – выбираете понравившийся и удобный для стоянки берег, разбиваете лагерь и все. Если же вы хотите посетить достопримечательности на своем маршруте (а это, на наш взгляд, является одной из целей путешествия), то надо адаптировать переходы к таким местам стоянок и учитывать время, необходимое для турпрогулок.

Следует заранее навести справки, есть ли в местечке желаемой стоянки яхт-клуб или лодочная станция, где можно оставить лодки на ночь, не

волнуясь за их сохранность. К сожалению, не во всех городах на берегах наших рек такой сервис можно получить. В Угличе, например, где не оказалось свободных мест на крохотной лодочной станции, нас «приютил» местный ГИМС.

При прокладке маршрута (и в пути) необходимо иметь лоцию с глубинами водных путей. Это вещь архиполезная. Мы воспользовались программой iSailor, разработанной компанией «Транзас» (www.transas.ru, www.isailor.us), она устанавливается на планшеты Apple iPad бесплатно. Затем покупаются собственно карты для выбранного маршрута. Естественно, программа работает со встроенным в iPad GPS-приемником или с любым другим внешним Bluetooth GPS, который может идентифицироваться устройством и работать как источник данных для Apple iOS Location Services. Также поддерживается работа с NMEA GPS и AIS Class B через беспроводное соединение по Wi-Fi. Для нашего маршрута мы приобрели три блока карт, охватывающих акватории Москва – Рыбинск, Рыбинское водохранилище, Череповец – Онежское озеро, по 559 руб. за каждый.

Эта программа с успехом отменила необходимость поиска и использования бумажных карт. Но надо учитывать, что указанные в лоциях глубины могут меняться в



зависимости от года и сезона. Это по возможности неплохо уточнить у местных экспертов. В нашем случае часто указанная глубина была на метр-полтора меньше – в 2014 году уровень воды по нашему маршруту был очень низкий.

Обновление приобретенной коллекции карт пользователя предоставляется компанией «Транзас» бесплатно четыре раза в год. Перед выходом на воду проверьте наличие обновлений для приобретенных карт и установите их, используя Интернет и соединение через Wi-Fi. Далее в режиме морского или речного перехода обновленная коллекция карт будет работать в режиме офлайн.

У iSailor есть также полезная функция записи трека движения судна. Благодаря ей можно не только наблюдать трек движения собственного катера во время плавания, но и просматривать пройденные записанные треки в будущем, что дает возможность использовать их как безопасные пути для движения по старому маршруту и для прокладки нового.

Треки iSailor содержат информацию о пройденной дистанции, средней и максимальной скорости движения. Из приложения их можно импортировать в формате KML/KMZ для последующего просмотра в программе Google Earth. Данной функцией пользуются многие путешественники, и прибор

с ней можно рекомендовать всем яхтсменам-путешественникам.

3. Подготовка лодок и моторов

На прописных истинах (своевременное прохождение ТО, технические средства по списку требования ГИМС) останавливаться не будем. Отметим те моменты в подготовке техники для путешествия, которые следует учесть и иметь в виду помимо этого. Итак, что рекомендуется взять с собой в поход.

👉 Два запасных винта на каждую лодку. Увы, топляк, мели и прочие неожиданности – неизбежные спутники покорителей водных просторов России. «Зависнуть» без за-

пасного винта в глуши, где на 100, а то и на 300–500 км его просто не найти ни за какие деньги – реальный риск. Выбор – алюминиевый или стальной винт – остается за вами. Алюминиевый дешевле, и лишиться его не так жалко, а ходовые качества лодки со стальным винтом значительно лучше.

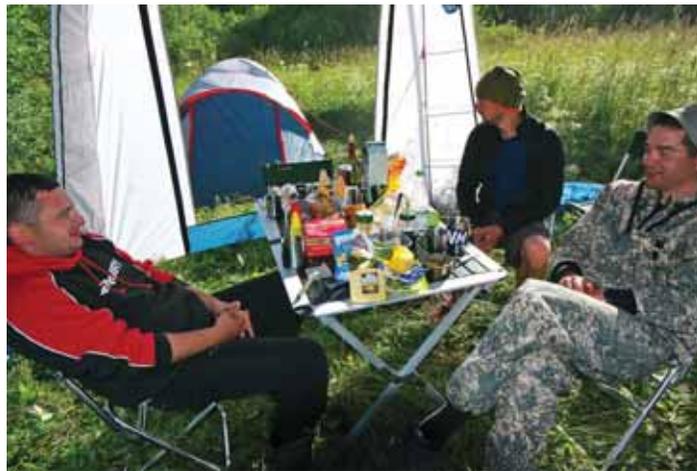
👉 Багор, два длинных (6–8 м) швартовных конца и рация речного диапазона на каждую лодку – необходимый набор атрибутов для прохождения шлюзов (сам процесс шлюзования опишем далее). А рация – вещь в принципе полезная для связи двух экипажей в пути.

300, 200 МГц (5-й канал) – радиочастота для обеспечения безопасности судов при выполнении ими маневров, а также для подачи сигнала бедствия (голосом), используется для связи на внутренних водных путях страны

👉 Небольшой запас масла, рекомендованного производителем двигателя (четырёхтактника). Если у вас двигатель двухтактный, то, естественно – запас масла для смеси.

👉 Прочный буксировочный трос порядка 20 м на случай выхода из строя одного из катеров или для





надежной швартовки катера к необорудованному берегу, особенно в штормовую погоду.

👉 Набор канистр с топливом по объему, соответствующему не менее 50% от объема бака. На нашем маршруте в 2014 году (порядка 650 км в один конец) мы смогли заправиться на воде только один раз, в Коприно. В остальных случаях – такси, АЗС, канистры. Очень полезную вещь мы протестировали в последней экспедиции – шланг, позволяющий без усилий осуществлять перекачку бензина из канистры в бак лодки. Шланг был куплен на выставке в Хельсинки за 20 евро и мы не пожалели о его приобретении. Помимо удобства, его использование предотвращает попадание бензина в воду при заправке. Заменить это чудо финских изобретателей может любой бензостойкий шланг с «грушей» для перекачки бензина. Например, подойдет запасной от лодочного мотора, со снятыми коннекторами. При использовании этих простых приспособлений многократно возрастают скорость и удобство заправки. Но воронку также иметь обязательно.

👉 Простейшее зеркало, желательно несферическое, заднего вида на присоске. Устанавливается в удобном месте – это поможет во время длительного перехода следить за дистанцией между катерами, а также позволит контролировать кокпит катера. Особенно это важно, если с вами путешествует ребенок.

👉 Проверка исправности, комплектности и герметичности ходовых тентов. Нелишним будет прове-

сти тренировку по сборке/разборке тента. Если накроет гроза, время для установки тента будет критично. На Шекснинском водохранилище нам это очень пригодилось!

4. Подготовка снаряжения

Без остановок на природе путешествие теряет свою прелесть. Но к этому надо подготовиться. Бывалым путешественникам наши советы ни к чему, но есть моменты, которые, нам кажется, упомянуть надо.

👉 Теплых вещей много не бывает. Во время движения катера, особенно утром, бывает очень прохладно. Даже если днем на улице устойчивые +35°C в тени, теплые и непродуваемые вещи – это основа вашего комфорта в утренние и ночные часы.

👉 Помимо палаток, рассчитанных на быстрый сбор/разбор (такие модели есть в предложении Canadian Camper), хорошо иметь еще и шатер, который будет выполнять роль и камбуза на берегу, и кают-компания. Он сделает более комфортным отдых после дневного перехода даже в ненастную погоду.

👉 Складной стол и стулья – вопрос комфорта.

👉 Минимум одну (а лучше две) портативную газовую плитку с запасом баллонов. Никто не спорит, сваренная на костре уха «с дычком» – вещь потрясающая, но, во-первых, на это потребуется больше времени (а его не всегда хватает), во-вторых, при дожде и ветре готовка превращается в муку, и в третьих, потребуется дополнительное оборудование (трепога, котелок), а место и вес багажа

имеют значение. Особенно плитка нужна во время кратковременных обеденных остановок – на то, чтобы сварить кофе или приготовить чай, уходит не более 10–15 минут.

👉 Продукты питания. Здесь надо исходить из собственных предпочтений и походного опыта. Основной запас продуктов надо рассчитывать на первые два-три дня путешествия, остальное закупать на цивилизованных стоянках. Но иметь НЗ в виде нескольких банок тушенки, гречки, макаронных изделий, кофе, чая, сахара, бездрожжевого хлеба, сушек-баранок и печенья со сгущенкой – обязательно.

Этап II. Начало путешествия

5. Добираемся до места

Если вы отчаливаете с места вашей постоянной дислокации (яхт-клуба или лодочной станции), вопросов нет. Если же вам предстоит пройти часть пути по суше и сбрасывать лодки на воду на незнакомой территории, полезно заранее найти подготовленное для этого место с оборудованным слипом и заодно охраняемой стоянкой для автомобилей и прицепов, которые вы оставите до возвращения из путешествия.

6. Транспортировка лодок, спуск/подъем

Естественно, для транспортировки лодок необходимо иметь все положенные документы (сотрудники ДПС любят на посту остановить ма-

шину с лодкой на прицепе и досконально все проверить). Потребуются также хорошие навыки, как буксировки, так и спуска на воду и подъема обратно.

Этап III. На маршруте

7. Скоростной режим

Не пытайтесь идти на максимальной скорости. Во-первых, это серьезный перерасход топлива, а во-вторых, путешествие – это получение удовольствия не только от скорости, но и от живописных пейзажей, проходящих мимо. Забудьте о ежедневной гонке, вы вернетесь к ней через неделю, десять дней, постарайтесь расслабиться. Эти мгновения так редки сегодня! Кроме того, скорость – это всегда риск. Акватория вам неизвестна, сюрпризы в виде топляков или отмелей неизбежны. При наличии такой возможности лучше всего идти по кромке судового хода.

Обязательно останавливайтесь на кратковременные стоянки в течение дня. Это позволит вам снять усталость, искупаться, а если есть время, прокатиться на лыжах или вейкборде. Ведь впереди – неизвестность, да и погода может не позволить так отдохнуть.

8. Прохождение шлюзов

В зависимости от маршрута, возможно, вам придется шлюзоваться. Дело это несложное, если знать следующие нюансы.

👉 Получить регистрационный номер для шлюзования. Например, для канала им. Москвы это делается в Федеральном государственном унитарном предприятии «Канал имени Москвы» в отделе навигационного обслуживания. Вся процедура занимает около 10 минут и является бесплатной для маломерных судов. Более подробно с вопросом можно ознакомиться на сайте предприятия fgup-kim.ru. Регистрационный номер действителен один сезон, но на следующий год вы сможете пролонгировать договор, отправив по факсу заявление.

👉 При подходе к шлюзу следует запросить на 3-м канале речного диа-

пазона (300, 100 МГц) разрешение на шлюзование. Иметь под рукой следующие сведения: модель, размер, бортовой номер лодки, ФИО владельца, маршрут (откуда и куда идете), шлюзовой номер. Все это регистрируется на шлюзе. Во время шлюзования все находящиеся на открытой лодке члены экипажа должны быть в спасжилетах, независимо от размера лодки. Диспетчер по радиации руководит (ждать или заходить – судя по обстоятельствам). В этом году нам везло по всему маршруту – среднее время прохождения шлюзов (а их было четыре в одном направлении) составляло всего 40–50 минут.

Какая-либо самодеятельность при прохождении шлюза исключается. Необходимо четко и правильно выполнять указания диспетчера – его власти не пустить вас на шлюзование

После указания диспетчера предстоит зайти в шлюзовую камеру и причалить к определенному рыму. Входить в шлюз следует на малом ходу во избежание волнообразования. Обгонять суда категорически запрещено. Подходите к рыму, один член экипажа с канатом наготове на носу лодки набрасывает его на рым. Его задача – поддерживать безопасное расстояние от носа лодки до стенки шлюза и следить за движением рыма. Конец кутка катера ни в коем случае не привязывать, а, сделав несколько петель, держать его в руках и оставить возможность быстро его сбросить, если не дай бог, рым заклинит. Второй член экипажа с багром помогает ему в этом, отталкиваясь при необходимости от стенки. Шлюзоваться удобнее, включив заднюю передачу. Включаете реверс и остаетесь на малых оборотах. По необходимости, поворачивая мотор влево или право, удерживаете катер практически перпендикулярно стенке камеры

шлюза. Кранцы не всегда помогают, но лучше их вывесить.

После окончания шлюзования и открытия ворот шлюза следует дождаться разрешающего сигнала или команды диспетчера на выход.

После двух прохождений шлюзов эти навыки вырабатываются, и дальше уже легче.

Кстати, уже на пути к шлюзу, по ходу вашего движения, можно оценить попутные суда на предмет совместного шлюзования, т.к. маломерные суда, как правило, отдельно не шлюзуются. Также запрещено шлюзование с танкерами и плавучими заправщиками.

И в заключение

Описать все нюансы и предвосхитить возможные проблемы путешествия по воде в России, конечно же, невозможно. Мы попытались отразить ключевые моменты, с которыми столкнулись сами.

Последний совет и пожелание, которое мы хотели бы дать будущим первопроходцам: относитесь к неурядицам и возможным неудобствам философски, не теряйте присутствия духа, стойко переносите тяготы и лишения... И в памяти останется только самое замечательное и позитивное.

Удачи всем и семь футов под килем!

P.S. Свои отзывы и пожелания, а также заметки о собственном опыте путешествий на лодках и катерах присылайте на наш адрес: info@aquadrive.ru

Команда «Аквадрайв»



Фото Андрея Великанова