

# ДВОЕ В ЛОДКЕ, СЧИТАЯ СОБАКУ

## 2534 КИЛОМЕТРА ПО ВОЛГЕ ОТ ДУБНЫ ДО АХТУБИНСКА



ФОТО: ИЗ АРХИВА АЛЕКСАНДРА ЦАРАХОВА

ТЕКСТ  
АЛЕКСАНДРА ЦАРАХОВА

Этот день стал одним из самых счастливых и по-настоящему значимых в моей не бедной на события жизни. Профессия военного штурмана дальней авиации радовала меня обилием впечатлений, не давая скучать и расслабляться. Тем не менее неподдельность и живость характера все время толкали меня к осуществлению давней мечты.

23 июля 2020 года друзья и сослуживцы встречали меня на берегу реки Ахтубы после долгого путешествия по великой матушке-Волге. Неподдельная радость встречающих, хлеб-соль, сама атмосфера этой встречи окончательно убедили меня в том, что я сделал одно из самых важных, интересных и нужных дел в своей жизни.

### С чего все началось

Все началось, как и положено, в детстве. Тогда я с увлечением читал об экспедициях к Северному и Южному полюсам, возглавляемых Робертом Пири и Руалем Амундсенем. Я хотел быть, как они, отважным и сильным, я жалел, что не родился в то время – в годы великих географических открытий. Я хотел прожить жизнь, полную опасностей и испытаний. Я мечтал бежать по снежной равнине за собачьей упряжкой, бежать к своей мечте. К сожалению, в детстве у меня не было ни ума, ни денег, чтобы осуществить свою мечту. Со временем деньги появились, а насчет ума вопрос открыт, тут можно по diskutieren.

Случайно я узнал о неудачной попытке англичанки Лауры Кеннингтон пройти на байдарке по Волге за один сезон. План Лауры при детальном изучении мне показался мутным и плохо подготовленным. За месяц она прошла лишь 150 км и свернула свое путешествие.

Я решил сделать то, что не смогла сделать англичанка, то есть пройти по великой русской реке на индейском каное Mad River Adventure 16. Изучив справочную литературу, я подсчитал, что, проходя в сутки по 45 км, смогу одолеть расстояние в 2500 км от Дубны до родного Ахтубинска за 60 дней.

Первую попытку я предпринял в 2018 году. Дабы обеспечить успех путешествия, я стартовал 14 июня, в первый лунный день, когда звезды гарантировали благоприятный исход всего предприятия. И это невзирая на то, что следующие десять дней ожидался встречный ветер, а солнечными обещали быть только первые два дня.

Реальность, с которой я столкнулся на реке, не имела ничего общего со справочной информацией и моими расчетами. Нельзя сказать, что течение отсутствовало полностью, но река текла туда, куда дул ветер с порывами до 10 метров в секунду.

За первые два дня я прошел 50 км. Ночью второго дня волной от проходившей мимо моторной яхты мое каноэ, предусмотрительно вытасненное на берег, дважды затопило. Утром пришлось раскладывать вещи на берегу и сушить их. За этим занятием меня застал священник Иерусалимской церкви в Белом Городке, который посоветовал мне закончить путешествие и отправиться на лечение, так как я был уже серьезно простужен. И я стал готовиться к эвакуации.

Неделю я лечился у старшей дочери в Подмоскowie и уже собирался вернуться в Ахтубинск, как услышал разговор моей жены Валентины и внучки. Узнав, что я готов бесславно окончить путешествие, жена сказала, чтобы я не смел возвращаться, пока не съем все купленные мной для путешествия галеты, сухари и тушенку, потому как дома это есть никто не будет. Мне ничего не оставалось, как через неделю продолжить путешествие. Расстояние до поселка Пудовкино в

Саратовской области – 500 км – я прошел за 16 дней.

Однако мысль пройти весь маршрут от Дубны до Ахтубинска не оставляла меня. Прежде всего я решил поменять лодку. Новая должна была отвечать следующим требованиям: быть недорогой (не стоило вбухивать в нее все выходное пособие, полученное при увольнении из рядов Российской армии в звании полковника); в ней можно оборудовать спальное место; иметь парус и подвесной мотор для маневрирования в акватории портов и на лодочных стоянках; вместительной, но небольшой, ей предстояло храниться на прицепе в гараже; не килевой, чтобы была возможность подходить по мелководью к берегу.

Выбор пал на продукцию Пеновской деревообрабатывающей фабрики, и я отправился в Тверскую область. В напарники я взял мужа старшей дочери – Сергея Васильевича. Тест-драйв на водах озера Пено оставил самое благоприятное впечатление.

Необходимые средства для приобретения швертбота я собирался скопить за осень, но мой

Капитан яхты – слева, старший помощник – внизу







**Удобство транспортировки по дорогам было одним из главных достоинств лодки**

друг, Николай Дмитриевич Куимов, шеф-пилот ОКБ им. Ильюшина, узнав о моих планах проплыть по Волге под парусом, сказал, что в осуществлении этой бредовой идеи должны участвовать все мои друзья. И они меня поддержали. Деньги присылали военные летчики-испытатели, летчики-испытатели опытно-конструкторских бюро, заводов, где строят и испытывают самолеты, ветераны-испытатели. Через месяц необходимые средства были собраны. Их хватило не только на приобретение швертбота, но и на отделку банок

### *ДИСПЕТЧЕРЫ ШЛЮЗОВ ОЧЕНЬ ДОБРОЖЕЛАТЕЛЬНО ОТНОСИЛИСЬ К ОДИНОКОМУ ПУТЕШЕСТВЕННИКУ, ХОТЯ НЕ ВСЕГДА МОГЛИ НАЙТИ МОЮ ЯХТОЧКУ НА РЕЙДЕ ИЗ-ЗА ЕЕ БОЛЕЕ ЧЕМ СКРОМНЫХ РАЗМЕРОВ*

и комингса красным деревом, так что швертбот стал смотреться просто классно. Рядом с лейблом Пеновской судовой стал красоваться герб города Ахтубинска. Швертбот я назвал именем святой Валентины Кесарийской, выбирая ее в покровительницы своего плавания как символ крохотности, благочестия и мужества. Жена Валентина выбор названия парусника одобрила.

### **Первые дни**

Осень и зима прошли в подготовке к плаванию. Я сшил чехлы для лодки и паруса. Купил солнечную батарею, переходники, аккумулятор и радиостанцию Р-21. Ознакомившись с правой базой плавания по внутренним водным путям и порядком шлюзования, подал заявку на прохождение шлюзов.

Тогда же проявились первые трудности. Работники местного ГИМС отказались регистрировать лодку, чей вес с мотором и топливным баком не превышал 200 кг, а проходить шлюзы можно только на лодке, прошедшей государственную регистрацию. Я решил, что с проблемой буду справляться следующим образом: просто подам заявку на свое имя как владельца яхты «Святая Валентина», после чего заполнил формуляр на сайте ФГБУ «Канал имени Москвы» и получил номер разрешения на прохождение шлюзов, а шлюзы в Городце и дальше вниз по Волге предварительной регистрации не требовали.

9 июня я выдвинулся из Ахтубинска в Москву со швертботом на прицепе. По пути, въезжая на территорию очередной области, я выражал искреннюю благодарность руководителям нашего государства и руководителям конкретной области, в частности, за успешную борьбу с коронавирусом и снятие ограничений на транзитный проезд.

11 июня с зятем Сергеем Васильевичем и племянниками Константином и Валерой, которым предстояло отогнать машину с прицепом в дом дочери, мы отправились в Дубну. Настроение было приподнятое, но и тревожное, хотелось спустить швертбот на воду без происшествий, да и вообще...

Мы стартовали при солнце и полном безветрии. Опасе-

ния, что вес: двигателя – 21 кг, топлива – 25 л, автомобильного аккумулятора – 15 кг, продуктов питания на 30 дней и питьевой воды – 20 кг, а также двух членов экипажа и собаки – 210 кг утопит швертбот, оказались напрасными. Думаю, что швертбот мог взять на борт еще двух членов экипажа, а одного так уж точно.

В первый день мы прошли 72 км и остановились в сосновом бору с прекрасным видом на заходящее солнце. В 6 утра мы были готовы двигаться дальше. С этого момента праздник закончился, начались суровые будни, так как подул северный ветер, который нагнал грозные тучи. И грянул гром. Проливной дождь с пузырями продолжался 6 часов, в полдень он перешел в морозящий, и мы приняли решение двигаться дальше.

Начиная со второго дня, целую неделю нам пришлось идти против ветра при волне высотой до метра и длиной меньше длины корпуса лодки. Вскоре стало ясно, что мы выбиваемся из графика, и с Сергеем Васильевичем нам придется расстаться в Калязине: в понедельник он должен был участвовать в судебном заседании, ибо долг адвоката – защищать расхитителей, убийц и насильников – звал его в Москву. Зять сошел на берег, и оставшиеся 41 день плавания наш экипаж состоял из двух персон, меня в роли капитана и терьера Майло в должности первого помощника, которого я периодически разжаловал до простого матроса.

### **В камере**

Забегая вперед, скажу о прохождении шлюзов. На мой взгляд, это одна из надуманных проблем. Почему? Потому что проблемы как таковой нет, нужно иметь радиостанцию речного диапазона и номер зарегистрированной на вас лодки, заранее подать заявку (где это требуют), и вас обязательно пропустят. Должен отметить, что диспетчеры шлюзов очень доброжелательно относились ко мне, хотя не всегда могли найти мою яхту

на рейде, а найдя, уточняли: «Вот эта маленькая, синенькая, с красным парусом ваша?» Узнав, откуда и куда я плыву и сколько дней нахожусь в плавании, они пропускали меня в шлюз без очереди, так что треть шлюзов я прошел в одиночестве, не дожидаясь в напарники сухогруз или пассажирское судно.

При этом проблемы со шлюзованием у меня начались с утра второго дня плавания. Дождь проник в палатку через плохо закрытый вход и затопил радиостанцию, предусмотрительно оставленную в ведерке. В итоге из воды торчала только антенна. Также утоплен был телефон, два пауэр-банка, все переходники и преобразователи напряжения.

Производители предупреждали, что радиостанция водонепроницаемая, и специально для таких лохов, как я, в комплекте поставили специальный чехол. Но одевать чехол было поздно, и следующие два дня я пытался реанимировать радиостанцию, отсасывая воду из корпуса, выдувая ее насосом для накачивания матраса и просто прогревая на солнце. Мои труды дали результат: радиостанция включалась, но на запотевшем дисплее трудно было прочесть номер установленного канала связи.

Войдя в шлюзовую канал, я в течение получаса безуспешно пытался выйти на связь с диспетчером. По счастью, второй утопленник – телефон, после того как его достали из ведерка, вернулся к жизни, хотя и частично утратив функции фото- и видеокамеры. Я смог выйти в Интернет и связаться с диспетчерской службой канала им. Москвы. Однако диспетчер отказалась дать номер телефона диспетчера Углицкого шлюза.

После безуспешной первой атаки я отступил, отойдя к месту, где рыбаки сбрасывали лодки. Стоило мне причалить, к швертботу потянулся народ, любопытствуя, что это за лодка такая красивая. Я рассказал о своей проблеме, и один из рыбаков тут же сказал: «Сейчас помо-

жем». Сделав несколько звонков, он выдал мне номер телефона диспетчера шлюза, заверив, что меня обязательно пропустят. Мы познакомились, и оказалось, что мой спаситель – начальник одного из департаментов Углича.

Я связался с диспетчером, на что мне было сказано, чтобы я дождался подхода моторной яхты «Селигер» и с ними «пыжом на галстук» по зеленому сигналу светофора вошел в шлюз.

Подошедшая моторная яхта всем своим видом символизировала праздник, большая и красивая, с молодым улыбчивым и доброжелательным капитаном.

Экипаж ее составляли молодые люди, они были приветливы, поинтересовались, в чем нуждаюсь, чем могут помочь. Майло быстро перебрался на яхту, рассчитывая продолжить плавание в шикарных условиях, он был готов променять романтику на комфорт. Все время прохождения шлюза я корил себя за то, что мы не всегда правильно оцениваем золотую молодежь: нельзя упрекать человека за то, что ему довелось родиться в семье, где иметь моторную яхту стало традицией задолго до его рождения.

Радиостанция? Я досушил ее, а подзарядил в кафе поселка Приморского перед входом в Рыбинское водохранилище. Легко связался с диспетчером, а получив разрешение на шлюзование, 40 минут ждал попутчика – сухогруз «Волга-Дон». С ним в лучах заходящего солнца и вошел в камеру.

Волнение при прохождении шлюза присутствует всегда, поскольку всякий раз возникают новые вводные: то диспетчер экстренно меняет сторону камеры и рым, то при входе меняется направление ветра или появляется внутреннее течение от работы подруливающих механизмов барж и теплоходов, шлюзующихся вместе с вами, то вас предупреждают о сильном течении на выходе от внутренней гидростанции и штрафов, если диспетчеру придется приостановить ее работу, если вы не сможете выйти из шлюза



ФОТО: ИЗ АРХИВА АЛЕКСАНДРА ЦАРАХОВА



самостоятельно. Но постепенно я приобрел необходимый опыт и уже не боялся ходить по лодке от кормы к мачте, научился без суеты перевешивать кранцы и подходить к нужному рыму. Великая вещь – практика.

### Ветер, ты могуч!

Я планировал пройти весь маршрут большей частью с помощью ветра. Чтобы избежать лавировки, в дни господства

вторая: если ветер встречный, то не меньше 6–7 метров с порывами до 12–14 метров в секунду, а если попутный, то от силы 2, редко до 4 метров в секунду. Закономерность третья: в узком русле реки ветер или встречный, или попутный, бокового не дано. Закономерность четвертая: в водохранилище направление ветра и скорость не соответствуют прогнозу, облака могут плыть с запада на восток,

ними барашками не позволяла остаться у правого берега, о безопасной ночевке здесь не могло быть и речи. Я решил пересечь водохранилище и уйти к левому берегу, чтобы прикрыться берегом и лесом. Однако там волны были такими же огромными, как и у правого! В конце концов я выбросился на берег, поскольку опасения, что ветер или перевернет меня, или сломает мачту, были небеспопеченны.

Выполнив левый разворот и став в положение левентик, мне удалось на гребне большой волны выбраться на песчаную косу. Когда шторм закончился, швертбот оказался в 15 метрах от воды. Возвращал его на воду я при помощи веревочной петли и пятиметрового бревна. Справился за 15 минут. Вы только представьте! Огромный пляж, море воды, яркое солнце, голубое небо, белые облака, и вы один на один с швертботом, выброшенным штормом на берег, и это в центре России, в XXI веке. Разве не круто?

На очередную стоянку я шел под мотором при полном штиле, а следующие два дня трусливо переждал шторм с порывами до 27 метров, обещанный МЧС Татарстана, в затишке деревенского пляжа.

Вообще, ветровая обстановка на водохранилищах постоянно меняется. Имея опыт попадания в шторм практически из штиля, при сильном ветре вы интуитивно жметесь к берегу, прикрываясь им, но каждый раз, проходя траверзом лощинку или бухту, вы должны быть готовы к сильнейшему порыву. Минуты очередной мыс, вы также должны быть готовы к смене ветра как по силе, так и по направлению. И еще вас не должны удивлять неизвестно откуда взявшиеся двухметровые волны, хотя несколько минут назад условия были практически штилевые.

### Цепочка водохранилищ

Рейтинг волжских водохранилищ по силе ветра и высоте волн выглядит так: самое спокойное –

встречного ветра я предполагал заниматься рыбалкой и восстановлением своих сил.

Из 48-летнего опыта своей штурманской службы в авиации я полагаю, что на один день встречного ветра будут три дня попутного или попутно-бокового. Так было в небе, но бытие на воде сломало все планы. Выявилась удручающая закономерность: на пять дней встречного ветра приходится один день штиля и один день с попутным. Закономер-

ветер же гонит волны с севера на юг.

Пример? Извольте. Уходя из Казани строго на юг, я столкнулся с западным ветром, который был такой силы, что сорвал солнечную батарею и нагнал двухметровые волны. Прикрывшись горой и правым берегом, я поставил зарифленный парус, рассчитывая на ветер в правый борт, но получил его в корму слева. Ветер все усиливался, двухметровая высота волн с характер-

Порой тихую вечером стоянку приходилось менять из-за откудо-то взявшихся ветра и волн



Угличское, далее по возрастающей – Рыбинское, Горьковское, Чебоксарское, Куйбышевское, Саратовское, Волгоградское, то есть в строгом соответствии с их расположением.

Каждое водохранилище заканчивается прохождением шлюза, а за ним, как приз, следуют несколько дней относительно спокойного плавания в русле относительно неширокой реки. Начиная с Горьковского водохранилища, местные рыбаки, с любопытством рассматривая швертбот, выражали сомнения в безопасности моего плавания. Каждый спешил рассказать свою историю о попадании в шторм, об огромной волне, накрывшей его лодку, и о своем чудесном спасении.

Тем не менее Горьковское водохранилище я прошел в спокойной ветровой обстановке по кратчайшему расстоянию. Проблемы начались с Куйбышевского.

Камское устье встретило меня волной с севера и попутным ветром. Я поставил парус и два часа ходил галсами, продвинувшись в заданном направлении лишь на 4 км. Пришлось призвать на помощь мотор. Остановился я у села Белая Рыбка в очень тихом месте. Однако в три часа утра лодку стало бить килем о песчаное дно, что означало: или в водохранилище сбросили воду, или, что хуже, поднялся ветер и начал разгонять волну. Пришлось срочно менять место стоянки. За время плавания я трижды в полной темноте занимался этим.

Каждый день плавания от поселка Белая Рыбка до Тольяттинского шлюза проходил в штормовой обстановке: еще не взошло солнце, а ветер уже нагонял волну. До поселка Сенгиля, расположенного в живописной бухте, я дважды прятался от волн. Сначала – в живописной бухте, где я просидел два часа, а потом, поверив прогнозу погоды, продолжил путь в надежде найти спасение от волн у левого берега. Но там оказалась песчаная отмель, лодку стало бить, так

что возникла реальная опасность потерять перо руля. Пришлось идти до следующего мыса в расчете на смену направления ветра и его силы, но чуда не произошло, за мысом водохранилище расширилось, а значит, выросли и волны. По счастью, они были не только большими – до 3 метров по высоте, но и длинными – в 3–4 корпуса лодки. Через два часа, ошвартовавшись в Сенгилее, я наблюдал, как огромные речные буксиры бросали баржи в фарватере и шли пережидать шторм в бухту поселка.

Что касается Саратовского водохранилища, то оно хоть и небольшое и не самое широкое, но отличается сильными ветрами – бескрайняя степь позволяет разогнаться ветру задолго до того, как он вырвется на водный простор, поэтому прикрыться левым берегом не удастся, под берегом можно стоять, но плыть нельзя. Этому также препятствуют водоросли.

### Зримая опасность и обычные заботы

Водоросли – бич всех водохранилищ, начиная с Горьковского. Они кругом, они везде, они колонизировали все мелководье, все пространство, кроме судового хода. Если в сильный ветер и при крутой волне вы решили прижаться к берегу или пройти под мотором по прямой, то рискуете намотать водоросли на винт, потерять ход и перегреть двигатель. Причем избавиться от водорослей зачастую можно только с помощью ножа, тут не поможет ни реверс двигателя, ни увеличение скорости.

Водорослей так много, что на отдельных участках движение килевых яхт просто невозможно. Между селами Золотое и Прямое я наблюдал, как экипаж яхты безуспешно пытался избавиться от водорослей, облепивших киль и намотавшихся на винт двигателя, заглушив его. Мне было проще: я поднял шверт, мотор и под парусом вышел на судовый ход. А ребята на яхте остались ждать хороший ветер.



ФОТО: ИЗ АРХИВА АЛЕКСАНДРА ЦАРАХОВА



Теперь о топливе... Я не представляю, как можно пройти весь этот путь на моторной лодке с двигателем, который в день будет пожирать 30–40 литров бензина. Первую заправку я встретил, пройдя 230 км, в поселке Приморском перед входом в Угличское водохранилище; это была прекрасно оборудованная плавучая заправочная станция яхт-клуба. Следующая заправка была в Кинешме, здесь есть АЗС



*МНЕ ПРИХОДИЛОСЬ ВЫБРАСЫВАТЬСЯ НА БЕРЕГ ИЗ ОПАСЕНИЙ ПОТЕРЯТЬ МАЧТУ, ЛОДКУ ИЛИ ДАЖЕ САМУ ЖИЗНЬ. ОТ СОЛНЦА И КОМАРОВ ПОМОГАЛИ ШЛЯПА И МАСКА НА ЛИЦЕ. А ТАК ВСЕ БЫЛО НИЧЕГО, НОРМАЛЬНО, ТЕРПИМО...*

в центре города прямо на берегу. В Костроме я заправлялся в яхт-клубе из 20-литровой канистры. В Плесе есть заправка, но она была обесточена, и пополнить свои запасы топлива я не смог. В Самаре целых две заправки, одна выше города по течению, вторая в самом городе. И на этом все, больше заправок на Волге нет. А залиться надо. Как? Я отработал следующий порядок:

роЙ способ: на лодочной станции можно купить бензин у рыбаков, стоимость услуги аналогичная. Из 47 дней плавания топливо мне приходилось покупать каждые пять дней. Забота об экономии топлива являлась дополнительным стимулом поднять красное крыло паруса и наполнить его ветром.

О рационе и аппетите... Продукты по предварительному

звонку мне покупали и привозили на берег друзья, бывшие сослуживцы, продолжившие летнюю работу на авиационных заводах в Казани, Ульяновске, Самаре и Саратове. Питался я однообразно: утром и вечером по полбанки тушенки, которую перемешивал с сублимированной лапшой. Вторую половину отдавал старпому Майло, который с удовольствием ест лапшу, даже приправленную специями, при этом категорически отказываясь есть фирменную «собачью». Днем я выпивал литр чая с сухарями или галетками под клубничный или яблочный джем. Сухарей съедал целую пачку, джема – тьюбик. Иногда, перенервничав, поглощал две пачки сухарей и два тьюбика. Вроде бы нормальный рацион, и все же к концу путешествия я похудел на 11 кг. Вот так, всю зиму и весну безуспешно пытался сбросить вес со 105 до 102, а тут удалось похудеть до 91 кг.

### Климат и не только

Я южный человек, родился в Узбекистане и большую часть жизни прожил на юге. Для меня июнь – летний месяц, поэтому, просматривая прогноз, я не мог разумом и душой принять тот факт, что за последние 14 лет метеонаблюдений единственный день без осадков в Угличе – это 29 июня, что от Дубны до Казани дневная температура воздуха не будет превышать 19 °С, а ночные температуры могут опускаться до 6 °С.

Как неуместную шутку или розыгрыш я воспринял полученное в Республике Марий Эл сообщение МЧС о том, что ночью на почве ожидаются заморозки, после чего последовало предупреждение, что костры разводить нельзя, так как объявлена пожароопасность 4-й степени, а выход в лес категорически запрещен. Но пришлось принять, ибо по утрам я воочию видел пар при дыхании, туман над Волгой и лед в миске Майло.

Поначалу мне отважными чудаками представлялись люди, загорающие по берегам реки, раскинув ноги и руки. Я мерз и,

глядя на них, не мог отделаться от мысли, что это или местные «моржи», купающиеся в Волге круглый год, или эксгибиционисты, демонстрирующие себя проплывающим рыбакам. Первый раз помыть голову я отважился только через неделю плавания и тогда же понял, что на берегу на солнышке действительно тепло, а солнце на воде мигом сжигает ваше лицо и руки. Через две недели руки и лицо мои так загорели, что однажды вечером, в лучах заходящего солнца, справляя малую нужду, я с ужасом отметил, что член белого века держат руки негра. С этого дня я стал по часу загорать всем телом.

Вообще, по температурным условиям плавание по Волге можно разделить на три этапа: от Дубны до Казани вода и ветер холодные; от Казани до Тольятти вода умеренно теплая, но брызги холодные; затем, до самого Ахтубинска, вы боретесь с жарой, обливаясь забортной водой, и потом, подобно трехлитровой банке пива под мокрой тряпкой, остываете, пока одежда на вас не высохнет, а затем обливаете себя снова, и такая дребедень целый день, целый день. Короче, не запастись банданой, широкополой шляпой и темными очками я не посоветую никому.

Ну и уж если все начистоту... На третий день плавания я обнаружил у себя на сидении пролежни. С этого дня и до последнего я не забывал постоянно массировать мышцы, менять позу, перемещать центр тяжести с одной ягодицы на другую, то есть решал проблему.

### Дефицит общения

Особенность плавания в одиночку – это дефицит общения. Ощущение одиночества усиливается, когда вы начинаете понимать, что вы единственный на реке. До Камского Устья за сутки мне встречались две-три баржи, и все. В начале плавания вы периодически оглядываетесь в опасении, что вас кто-то подомнет, но потом это бесполезное занятие надоедает, и

вы с удивлением вдруг обнаруживаете нос какой-нибудь посудины, обгоняющей вас.

Как бороться с одиночеством? Вы можете говорить с Богом. Утром я читал молитву, чтобы день был успешным, вечером – благодаря, что он дал испытаний не более того, что вы могли осилить. «Слава Тебе, что и на этот раз все закончилось хорошо». Этим я, будучи штурманом, всегда заканчивал благодарственную молитву после каждого завершенного полета, не стал менять традицию и в плавании. Если вы не знаете молитв, не бойтесь обратиться к Богу своими словами, он любит импровизацию, идущую от сердца, и помните, что при сильном ветре и крутой волне ваши молитвы всегда будут звучать искренне.

Что еще... Можно включить телефон в режим радиостанции и слушать музыку, это здорово отвлекает. Но следует помнить, что между названием «солнечная батарея» и ее способностью заряжать телефон есть прямая зависимость, в пасмурную погоду она бесполезна. А мои утопленники – переходник и преобразователь для зарядки телефона от аккумуляторной батареи – просохнув, еще поработали какое-то время, но через неделю упокоились, и попытки реанимировать их оказались безуспешными.

Что напрягало: к концу первой недели плавания я пришел к выводу, что в случае ЧП могу рассчитывать лишь на себя. Оказавшись в воде, я смогу разве что, испуская дух, подуть в свисток, но меня никто не услышит. Корабли движутся по судовому ходу, а я чаще по прямой, и местные рыбаки спасут, только если случайно окажутся рядом. Специальные службы? За все время моего путешествия я два раза встречал представителей ГИМС и один раз речную полицию, но первые оказались ко мне безразличны, а вторые проявили простое любопытство.

Другое дело – на берегу. Чувство, что тебе всегда помогут,





зарождается постепенно и крепнет от встречи к встрече с водителями машин, таксистами, рыбаками, охранниками лодочных станций, просто жителями прибрежных деревень. Не было ни одной остановки, чтобы не нашелся человек, искренне желающий тебе помочь: тебе отдают свой бензин, отказываются брать деньги за его доставку, охраняют твою лодку, делятся питьевой водой, показывают, где находится магазин, советуют, где

лучше остановиться на ночевку. Самое благоприятное впечатление у меня осталось от встречи с жителями села Антиповка Камышинского района.

За день до этого я дважды попал в шторм. Ночь провел на песчаной отмели, а вновь выйдя на воду, обнаружил, что не могу опустить шверт, он намертво застрял в швертовом колодце. Я решил идти до ближайшего села и там разобраться, в чем дело. Этим селом и оказалась Антипо-

сегодня в их поселковой больничке, ранее имевшей хирургическое отделение, нет ни одного врача.

### Мой верный товарищ

Вообще-то, мое одиночество было мнимым. У меня был первый помощник и верный друг – джек-рассел-терьер по кличке Майло, однако я не могу утверждать, что он всю жизнь мечтал служить на флоте.

Пес был рад нашей встрече в Москве. Прошлое лето он провел со мной на службе в авиации, и стал всеобщим любимцем и любимым мясом из моей порции в летной столовой. А когда пришлось прощаться с воинским коллективом, в последний день службы дембель Майло навалил три кучи в моем кабинете, видимо в знак протеста.

Первые дни плавания под парусом были для Майло настоящим потрясением. Парус он воспринимал как красного дракона и пытался прятаться у меня за спиной, что однажды привело к его выталкиванию за борт. Слава богу, проплыть 25 метров до берега не составило для него труда. Пришлось возвращаться за ним, согревать и долго успокаивать.

Смену галса Майло воспринимал как мою попытку удрать от чудовища, а удар серги о погон заставлял его дрожать от кончика носа до кончика хвоста. Страх добавлял шверт, вылезавший из швертового колодца при прохождении мелей и колоний водорослей. Майло даже гавкал на него, а когда шверт падал вниз, то звук удара еще больше пугал пса.

В шторм Майло воспринимал мои метания и судорожные движения как борьбу с драконом и, наверное, боялся, что я его брошу. При выходе на Горьковское водохранилище, когда стих ветер, он подобрался ко мне и положил голову на колени. Я гладил его, укрыв плащ-палаткой. Постепенно пес успокоился, перестал дрожать, и вдруг я почувствовал, как он мочится мне в карман. Бедная собака, подумал я, одни играют в крутых парней, а другие

на грани инфаркта. Пришлось направить швертбот к берегу, чтобы переодеться и постирать вещи. Там Майло получил пятисотграммовую банку тушенки – стресс надо заедать. С этого дня я перестал на него сердиться.

Польза от Майло тоже была несомненной. Его одолевали проклятые оводы и назойливые комары. Дважды он умудрялся надеть на свою голову противомоскитную шляпу с сеткой. Вечером, когда комары выходили на охоту, он возвращался с увольнения на берег, садился напротив меня и терпеливо ждал, когда ему протрут тряпкой лапы и пустят в палатку, где он занимал свое место и не покидал его до утра. Температура тела собаки выше температуры тела человека, поэтому все комары, случайно залетевшие в палатку и не парализованные спреем, доставались Майло, так что я оставался в выигрыше.

Майло – пес моей средней дочери, но пока он живет у меня, восстанавливает силы и нервную систему после плавания, а дальше посмотрим.

### Что итожим...

Перво-наперво о лодке. Том Кат 12ft Пеновской верфи сделана прекрасно. Эксплуатируя швертбот в самых жестких условиях, я могу это утверждать.

Снарядить его к плаванию, поставить на прицеп, спустить на воду, установить рангоут и настроить такелаж может один человек.

Под парусом лодка, несмотря на некоторую ее архаичность, ходит прекрасно. Двигателя более 5 л/с не нужно, да и тот эксплуатируется на одну треть оборотов, расходуя 1 литр топлива в час. При движении вдоль волн под мотором лучше выпустить шверт на две трети.


Из сложностей отмечу следующее: при ветре более 15 м/с в одиночку трудно убрать парус, клинит ползун, гафель не падает под собственным весом, однако с экипажем из двух человек данная проблема не существует. И не бойтесь бегать по банкам от

кормы и до носа, швертбот очень устойчив.

Лодка очень вместительна, вес полезной нагрузки превышает 400 кг.

Что бы я поменял в швертботе в варианте «экспедишн»: сделал руль откидным, это позволит подходить к отмелям при большой волне без опаски потерять перо, одновременно легче будет проходить колонии водорослей, еще на стоянке руль бьют волны, а он в свою очередь бьется о корпус или каменистое дно, поэтому его приходится снимать, а утром вновь ставить. Есть еще кое-какие мелочи, вроде отверстия в передней части шверта, которое я просверлил, чтобы закрепить конец и поднимать шверт, не покидая своего места у руля. Можно ли назвать исправленное и поправленное недостатками? Не уверен. Ведь что было для меня главным? Швертбот невозможно утопить! Он надежен и прост в управлении, а если взять пару уроков у инструктора, так вы просто морской волк.

Короче, если вы хотите «за недорого» получить массу эмоций, прокачать через сердце несколько литров адреналина, похудеть килограммов на 10 и при этом есть сколько хотите, добавить чарующей седины в виски, придающей вашему образу больше мужественности, то вперед, на просторы Волги и ее водохранилищ.

Сам же я не знаю, будет ли продолжение у моей истории. Волга не отпускает меня, я вижу ее в каждом сне, где я по-прежнему плыву. Пока я живу прошлым, не пытаюсь строить планы на будущее, как правило, новые идеи накрывают меня не каждый год. Но однажды утром, проснувшись, я почувствую ветер перемен, который принесет в мое сознание зерна новой авантюры, манящей неожиданными открытиями, и эти зерна, как волшебные бобы Джека, разрастаясь, вознесут меня над реальностью. И это будет сильнее меня. Когда это случится, мне неизвестно, но так будет. 

## СТАРШИЙ ПОМОЩНИК МАЙЛО ВОСПРИНИМАЛ ПАРУС КАК КРАСНОГО ДРАКОНА, С КОТОРЫМ КАПИТАНУ ПОДЧАС ПРИХОДИЛОСЬ СРАЖАТЬСЯ НЕ НА ЖИЗНЬ, А НА СМЕРТЬ. ПЕС ДРОЖАЛ, НО НЕ СДАВАЛСЯ



вка, имевшая маленькую лодочную станцию и портовый кран. Пришвартовавшись, я решил поднырнуть под лодку и осмотреть состояние швартового колодца снизу. На удивление, днище лодки и медная окантовка киля выглядели идеально, но в передней части колодца были видны ил и песок, набившиеся во время последней штормовой стоянки.

Пока я нырял, на берегу собралось несколько местных жителей, они интересовались, что произошло, и неожиданно решили принять самое деятельное участие в ремонте швертбота. Они притащили лодочный прицеп, нашли машину для буксировки, разбудив водителя, отдохавшего после ночной смены, и вытащили швертбот на прицепе на берег. Там мы стали выбивать шверт наружу. И он вышел! Мы промыли колодец и, убедившись, что шверт легко выходит из колодца, спустили лодку на воду.

От предложенных денег мои новые друзья отказались, и я предложил накрыть поляну. Согласовав меню, мы съездили в магазин, где я купил все необходимое... на две поляны.

Почему я обо всем так подробно рассказал? Потому что есть, остались люди, в которых жив дух коллективизма и товарищества, они продолжают жить прежними идеалами в своей Антиповке и не хотят верить, что



ФОТО: ИЗ АРХИВА АЛЕКСАНДРА ЦАРАХОВА