

ПО ВОЛГЕ НА ПЕНИШЕТЕ

АЛЕКСАНДР АНИСЕНКОВ

Всегда мечтал сам покапитанить на Волге.

И созерцание русских красот с борта круизных теплоходов это наше с супругой желание только укрепляло. Понимание же того, что переход на юг из Питера, по Мариинской водной системе, на нашем девятиметровом водоизмещающем «пароходе», — дело вовсе не быстрое (не говоря о возвращении), а отпуска нынче коротки, подсказывало, что нужно непременно дожить до пенсии, и уж тогда — «из варяг в греки»! Но выход был все-таки найден, и вот в семейных разговорах впервые прозвучало загадочное поначалу слово «пенишет».

О возможном решении я узнал еще несколько лет назад: в Москве и на Волге нынче можно взять напрокат речную яхту. Целый флот этих суденышек с туристами на борту давно уже резво бегают по рекам и каналам Европы. Причем там и «права» водные не нужны. Часовой инструктаж — и полный вперед! Маршрут и его продолжительность лимитируются только фантазией и содержимым кошелька. Честно сказать, меня сдерживало именно последнее. Дело не копейное. Впрочем, при нашей любви к водным путешествиям мы давно перестали прислушиваться к рассказам доброхотов о том, «сколько раз на эти деньги можно слетать в Турцию или сходить на пароме в Стокгольм». Забегая вперед, скажу: не прислушались и в этот раз, о чем совершенно не жалею.

Дело решил приятно удививший энтузиазм жены, которая после моего робкого, сделанного зимним вечером, предложения за полчаса нашла нам замечательную компанию и согласовала сроки для заказа: начало августа. Для недельного похода шестерых был выбран 14-метровый катер «Потудань», настоящий французский пенишет. Название это запатентовано производителем, строя-



щим эти речные моторные яхты разных размеров специально для проката любителям неспешных речных путешествий. Широкоосадка и борта в «антивандалных» резиновых брусках делают эти милые суденышки легко узнаваемыми в любой точке мира. 50-сильный дизель разгоняет этот «дредноут» аж до 8–11 км/ч, в зависимости от направления волжского течения.

Выбор пенишета и его бронирование, равно как и оплата картой через Интернет, не вызвали решительно никаких затруднений. На сайте компании есть вся необходимая информация. Так что предварительное общение свелось к своевременным электронным подтверждениям брони (со скидкой за ранний



заказ) и оплаты да трем моим телефонным звонкам с капитанскими расспросами об особенностях оборудования и района плавания.

В маршруте же, уже знакомом по водным круизам, не сомневались с самого начала: Верхняя Волга, из Калязина в Углич, Мышкин, Коприно и обратно, в Калязин. Там базируются пенишеты. Можно пройти и в «один конец», но тогда придется оплачивать прокатный, пустой, перегон парохода. Это относится и к желающим начать свое путешествие в другой точке, а не в базовом порту. Выбор совпал с одним из рекомендованных на сайте маршрутов, так что у нас изначально была информация о возможных местах стоянок и условиях обслуживания на них, особенностях шлюзования, достопримечательностях.

До Калязина мы без проблем добрались, проведя ночь в поезде и пересев в Сонково на местную «электричку» — дизельный «подкидьш». Сергей, питерский яхтсмен, который чудесным образом, не сговариваясь, заказал другой пенишет поменьше, «Селенгу», в те же самые сроки и маршрут, приехал с семейством и двумя собаками на машине. К слову, эти суда названы по именам русских рек.

Суточная аренда нашего парохода стоила 21 тыс. руб. День отхода и возвращения считаются как один. 30% вносится при бронировании, остальные — за неделю до начала похода. К этой сумме следует добавить залог при отходе (65 тыс. руб.), который возвращается по завершении путешествия, за минусом

оплаты дизтоплива (исчисляется по счетчику моточасов исходя из условного расхода 10 л/ч) и возможной порчи судового имущества. Для пенишетов меньших размеров расценки другие, ниже. Судно застраховано, «права» ГИМС для капитана, на которого выписывается доверенность, обязательны.

Вне всякого сомнения, пенишет крепок как танк. Но чудес не бывает — он был и остается судном для относительно спокойной воды. И учитывать прогноз погоды на Волге просто необходимо

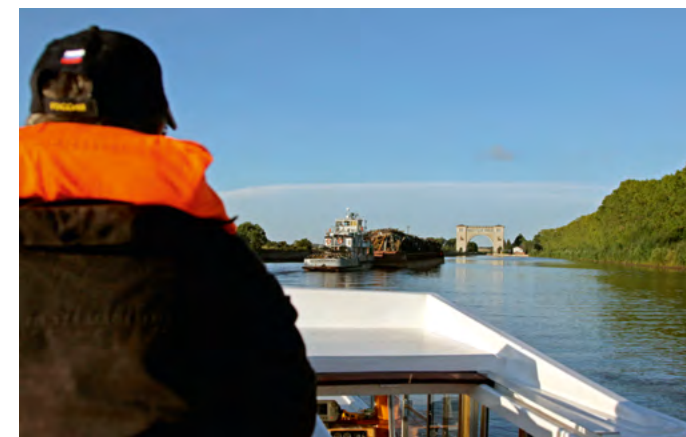
И вот пока часть команды закупала продукты, мы принимали сияющий на солнце после свежей уборки пароход. Как показала дальнейшая практика, оказавшийся вполне просторным для всей нашей команды, во всяком случае никакого недостатка в личном пространстве мы не ощущали на протяжении всего похода. Два поста управления, в рубке и на флайбридже, рядом место для пикника на борту, просторная кают-компания, четыре двухместные отопляемые каюты: две в носу, каждая со своим совмещенным галюном/душем; две в корме, где еще раздельные галюн и душевая. Койки-трансформеры по желанию сдвигаются в одну кровать. Камбуз с газовой плитой и полным набором кухонной утвари. Пять 200-амперных аккумуляторов обеспечивают постоянную работу вместительного холодильника с морозилкой, магнитолы в рубке, освещения. Отдельный,

пусковой гелевый аккумулятор для дизеля. Весь электропиток в кормовом галюне, легко доступен, на виду датчики воды и фекальной цистерны.

Было очень приятно видеть, что все это, несмотря на солидный возраст и весьма интенсивную эксплуатацию (иногда между сменой туристических «экипажей» проходит около трех часов), не только хорошо выглядит, но и исправно и надежно работает. Включая прокатные галюны (капитаны меня поймут).

Причин такого хорошего состояния две. Первая, очевидная — удачный выбор производителем схемы, материалов и комплектующих с учетом «прокатной» судьбы судна, построенного для жизни на воде людей, часто дилетантов. На борту и за штурвалом пенишета порой оказываются судоводители, которых таковыми можно назвать лишь условно. И тем не менее и люди, и пароходы «живее всех живых», дай им Бог! И сделано все надежно, очевидно, функционально. Для «особо одаренных», так сказать. Вторая причина стала понятна при приемке. Андрей, один из собственников, не чурается технической работы, лично готовит суда перед отправлением. Его четкий инструктаж и технически грамотные советы («спасжилеты, дизель, схема питания, переходники береговой сети, бинокль, карты, рация, картплоттер, якорная лебедка, подрулка и т. д.») позволили нам уже через 40 минут выйти из речки Жабни в Волгу. Кстати, и сдали мы пароход ему же, быстро и без проблем.

Знаю правдивую историю, как отец семейства, арендовавший пенишет в Европе, отправился до завершения путешествия с сердечным приступом в больницу. Мне же наш поход запомнится на всю жизнь как одно из самых замечательных приключений. Причин несколько. Конечно, мой предыдущий катерный, «водоизмещающий» опыт мне помог. Но большие размеры, парусность, меньшую управляемость из-за широких обводов и невысокой скорости я ощутил сразу. Прибавьте к этому десяток буев на узком фарватере при слиянии двух незнакомых мне рек и гигантскую баржу, до неба груженую металлоломом, которая



ные, русло меняет направление часто, и находить очередной буй по курсу не всегда просто, особенно поначалу. Мне здорово помог «Навионикс», загруженный в планшет. Даже не стал разбираться с маленьким экраном незнакомого бортового картплоттера, который предыдущая «добрая душа» настроила на английский язык, футы и мили. И вдобавок на минималь-

ную глубину около семи метров, так что в основном он меня развлекал тревогой. Так своим планшетом и пользовался, на обоих постах.

По той же привычке не люблю соваться к незнакомым берегам. Нет никакого желания, намотав на винт «бороду» из травы и браконьерских сетей, которыми Волга пугающе изобилует, лезть в воду с ножиком в зубах. Ни на своем пароходе, ни на прокатном. Хожу там, где уже прошли до меня, швартуюсь к надежным причалам. На Волге я еще и избегал якорных стоянок на малых глубинах.

еле тащилась впереди чуть медленнее нас... А мне ее еще обгонять.

А команда, по-детски резвясь, разбре-лась по пароходу, фотографируется, хлопает прокатками в галюнах и всячески радуется жизни. И даже никто капитану, которому от штурвала не отойти, нарзану не поднесет. Только я знал наперед, что так и будет. И не рассчитывал на путешествие только как на релаксацию в приятной компании. Капитан на борту и спит-то всегда привычно, впол-глаза. Но минут через десять на пароходе наступило полное взаимопонимание, не покидавшее нас до самого возвращения. Думаю, не прошел даром и мой предварительный, в Питере, инструктаж. О правилах поведения, яхтенной обуви, о том, что не стоит тащить грязь на борт, тогда не придется ее убирать, и так далее.

Я, по невольной привычке, хожу всегда вдоль правой кромки обозначенного фарватера, улы не режу. Плесы на Волге протяжен-

ную глубину около семи метров, так что в основном он меня развлекал тревогой. Так своим планшетом и пользовался, на обоих постах.

По той же привычке не люблю соваться к незнакомым берегам. Нет никакого желания, намотав на винт «бороду» из травы и браконьерских сетей, которыми Волга пугающе изобилует, лезть в воду с ножиком в зубах. Ни на своем пароходе, ни на прокатном. Хожу там, где уже прошли до меня, швартуюсь к надежным причалам. На Волге я еще и избегал якорных стоянок на малых глубинах.





кого больше пожалел — наверное, пароход), решил спрятаться в первой же попавшейся речке, справедливо полагая, что к вечеру ветер должен стихнуть. И лучше нарушить еще одно наше железное правило — не ходить в темноте по незнакомым местам (нам к ночи нужно было попасть в Калязин) и вставать на стоянку до наступления сумерек, чем весь день так уродоваться. И вот тут короткая цепь о себе напомнила.

Якорь забрал грунт, нас развернуло по приглушенному берегу речки ветру, который закидывал в нее с плеса накат. Забросив кормовой, «игрушечный» якорь, поняли: не держит. Течение из речки сильное, поддает нам в корму. И пароход, прыгая на волне по-собачьи, боком, срывает и еле улегшийся основной якорь. В заросший берег по описанным выше причинам соваться категорически не хотелось. И мы пару-тройку раз переставлялись в узком устье, пока не угнездились

окончательно и не смогли наконец — я передохнуть, а команда расслабиться. Как я вспоминал тогда наши северные якорные концы! У нас на катере они, например, два по 60 метров. Хотел было посетовать на отсутствие тузика на борту — дома привык к нему, да с такой цепью и тузик не пригодится.

Вне всякого сомнения, пенишет крепок как танк. Он влобляет в себя каждого, кому довелось ходить на этом корпусе. Но чудес

не бывает — он был и остается судном для относительно спокойной воды. И учитывать прогноз погоды на Волге просто необходимо.

Свою надежность «Потудань», кстати, доказала накануне, когда на подходе к Угличу мы попали в краешек урагана. В самом Угличе он нахулиганил, вывернув парковые вековые деревья, сорвав крыши домов. На шлюзе снесло кровлю на башнях, а елки в два обхвата вдоль шлюзово-камеры разбило шквалом в щепу, оставив двухметровые «пеньки». Нам в паре километров от тех мест просто двинуло ветром в правый борт, как кувалдой. Волны как таковой не было, она не успевала подняться, сразу превращаясь в пену. Кроме щетки стеклоочистителя, я дальше видел лишь белую пелену. Команда быстро и решительно выполнила мою просьбу, облачившись в жилеты. Даже никто не шутил вроде «ну сейчас прокатимся», что для нашей компании нетипично. Я решил, что если какой

сумасшедший и пойдет сверху через ураган, в меня на якорю (еще бы он держал!) у берега он воткнется с большей вероятностью, чем в «бегущего». Исключительно по «Навиониксу», вслепую, развернулись обратно и левым бортом к ветру минут через пять вылезли на солнышко, в тишь да гладь. Команда произносит тост за капитана да за счастливое спасение, а пароходу хоть бы что: урчит дизелем и блестит мокрым пластиком на солнышке. Звучит, может, и страшновато, но с погодой нам повезло. А после питерских сплошных ливней и штормов с наводнением этим летом Волга-матушка и вовсе отнеслась к нам более чем благосклонно!

В любом случае, следует констатировать: за свои деньги мы получили услугу европейского уровня. И того же уровня технику в пользование.

Второй фактор успеха — сам маршрут. Безусловно, Углич и Мышкин достойны того, чтобы провести в них не один день. Прелесть водных походов в том, что ты сам планируешь время и маршрут. Причем местные экскурсоводы предлагают свои индивидуальные услуги уже на набережной, и качество их весьма высоко. Выбор музеев, развлечений, сувениров огромен. И ты знаешь, что твой дом на воде, рядом. Прекрасны и волжские берега, проплывающие мимо во время переходов. Что касается шлюзования, специально выбирал их наименьшее количество: два, туда и обратно. Другим пассажирам этого вполне достаточно, чтобы насладиться диковинным для многих процессом. Лично я романтики в шлюзовании уже не вижу, поэтому участвую в нем по необходимости, за компанию. Хотя, следует сказать, шлюзовались мы с мини-

мальным ожиданием. Обратно так и вовсе от причала.

Говоря о стоянках, традиционно сетую на общую для наших ВВП беду — недостаточную развитость береговой инфраструктуры для водно-моторных туристов. Про заправки сейчас не говорю, ибо запаса солярки пенишету хватило бы до Черного моря. Подходить к круизным причалам маломерам запрещено. В Угличе количество доступных стояночных мест для швартовки ограничено, а в Мышкине их просто нет! «Шанхай» на Студеном ручье не в счет, по нынешнему маловодью туда и на моторке соваться страшновато. Вот и приходится, оставив за кормой город, идти дальше десяток километров до ближайшей марины на противоположном берегу. Чтобы оттуда, воспользовавшись услугами местного извоза, добраться до парома через Волгу и уж на нем оказаться в Мышкине. И в обратном порядке.

Причем местные таксисты, по моим наблюдениям, определенно имели в родне камикадзе, успешных тем не менее оставить потомство. Два мышкинских катера-такси, работающих от отеля, вторую неделю стояли на приколе из-за поломок. А жаль, ведь стоимость доставки на них шести человек до нашей стоянки в Юхоти равнялась плате за нанятый нами автомобиль. Впрочем, все мелкие неудобства с лихвой окупались и посещением развеселого Мышкина, и двумя ночевками в марине «Волга-Бот» — спокойном, малолюдном и красивом месте, где ветер доносит с берега запах соснового бора, разогретого полуденным солнцем. И шум сосен, смешиваясь с плеском воды за волнорезом, убаюкивает тебя на песчаном пляжике.

Реалии цен в нынешнюю навигацию таковы, что за ночевку пенишета нужно быть готовым выложить около 2 тыс. руб., заправка пустеющего 700-литрового бака пресной воды обойдется вам в 800–1000 руб. Вас обязательно и часто будут спрашивать, сколько стоит суточная аренда. Отвечая, не лукавьте: ответ общеизвестен — пенишеты там появляются постоянно, минимум раз в неделю. Вопрошающий просто хочет посмотреть вам в глаза. Его месячная зарплата значительно меньше, чем сумма вашей су-

точной аренды, даже без учета топлива. Этот трезвый русский работяга (водолаз-спасатель, медсестра, инспектор) просто хочет развлечься вашей версией «я целый год отказывался от тирамису и копил на поездку». Варианты ответов «людей с тугими кошельками на белых пароходах» прибрежным населением систематизируются и с удовольствием пересказываются местными сказителями. Учитывайте это, когда по привычке до седьмого пота торгуетесь с этими людьми. Представьте, что вы входите в магазин, покручивая на пальце брелок от «Феррари». А тут и крутить ничем не нужно — вот он, у бона стоит...

Вас обязательно и часто будут спрашивать, сколько стоит суточная аренда. Отвечая, не лукавьте: ответ общеизвестен. Вопрошающий просто хочет посмотреть вам в глаза

На фоне всего этого хэппенинга неприятно поразил Калязин. Старинный русский город с многовековой историей, место победы русского оружия над польско-литовским войском, нынче прозябает. В «первой линии», на берегу Волги стоят завалившиеся, разрушенные дома. Гостиница в центре закрыта. Попытка найти кафе на берегу и выпить перед отъездом по бокалу холодного пива была обречена на провал. Потягивая на мостках разномастное бутылочное пиво, которое удалось собрать, сходяв за километр, со всего магазина, мы смотрели, как мимо калязинской колокольни прошел десяток четырехпалубных

круизных теплоходов. Вспомнилось случайно увиденное интервью мэра Калязина: «Нам туристы не нужны. Для них дороги сделай, полицию им обеспечь, медицину»... Может, ему в Мышкин съездить? В этом крошечном городишке я зашел днем в один из десятка ресторанов перекусить. И был последним, кого смогли усадить. Дальше приходившим людям отказывали: весь большой зал был забит под завязку «бесплезными туристами».

Третий по списку фактор удачного путешествия — компания на борту. И его следовало бы поставить на первое место. Любый капитан это знает. Нам повезло. Задор, воспитанность, взаимное уважение и сплоченность нашей в меру безбашенной команды обеспечили путешествию, что называется, «попадание в десятку». Не забудется «белая вечеринка» на лесном берегу, «капитанский ужин» под волжское пиво и гору вяленой чехони, «русский утренник» на борту, когда пассажиры проходящих мимо белых круизников разглядывали нашу весело пляшущую и поющую компанию ложкарей в ярких рубашках и барышень в кокошниках. Не забудется изысканная авторская кухня нашего добровольного кока и самоотверженность нашего добровольца-матроса, выходящего под хлещущий стеной ливень по моей первой просьбе на швартовку. С большой теплотой вспоминаю каждого из своих соплателей. Надеюсь, и они не в обиде, ведь при расставании на вокзале в Питере прозвучало: «Куда пойдем в следующий раз? От Твери до Калязина мы еще не ходили». ❖

