

# НА ГРЕБНЕ ВОЛНЫ

«Вывести корабли в море — это и дурак сумеет, но надо так планировать операции, чтобы корабли вернулись целы».

(«Моонзунд» В.Пикуль)

**П**риближается апрель, время, когда вскрываются ото льда реки Приморья. Когда суда, сухие, чистые и истосковавшиеся по настоящему делу за такую долгую зиму, только и ждут команды своих капитанов: «На воду!» Когда все видится только в розовом цвете. Все мы — адмиралы Нельсоны или Колумбы, и нашим судам нипочем любые реки и препятствия. И чего греха таить, от всех порывов рассудка типа «не петушись», «трезво оценивай свои силы и силы команды», «взвешивай каждое свое слово», «подумай, прежде чем отдать команду — ведь ты капитан» многие частенько просто отмахиваются, «знаем, мол, сами плавали», — и вот тут-то и начинаются ошибки.

Во-первых, на судах не плавают, а ходят (что на море, что в пруду или на озере, что по рекам).

Во-вторых, еще никто не жаловался на здравомыслие и здоровое чувство страха (не


путать с паникой).

И если вы готовы воспринимать всю дальнейшую информацию не как занудные наставления, а лишь как добрый совет в помощь (а кое-где и в назидание) тогда вперед, по рекам Дальнего Востока вместе с «Уссурийскими тигрятами».

**1** Первое, и самое главное — безоговорочно и моментально выполняй все приказы капитана. Ты думаешь только за себя, а капитан думает за всю команду и отвечает за судно. Все свои претензии можешь высказать шефу вечером за кружкой горячего сладкого чая в тепле костра, а не посредине ревущих порогов.

Река Акишма (Хабаровский край), 5 категория сложности (на моем судне только взрослые водники). Проходим каньон «Поющие скалы» на катамаране-4. Только что выскочили из порога «Тортилла» и сразу же, сделав разворот на 180°, пыта-





емся «дотянуться» до улова для страховки судов, идущих за нами. Маневр из-за сильного течения удался не полностью, и нас медленно, но верно затягивает на основную струю. Кричу (говорить в таком грохоте бесполезно): «На ход! В улов!». Трое одновременно взмахнули веслами, а четвертый в это время пытается веслом оттолкнуться от какого-то камня. В результате неравномерного гребка судно разворачивает, катамаран наталкивается на камень и благополучно распарывается о весло четвертого.

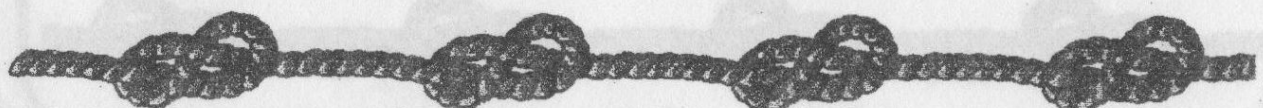
И как всегда в самый неподходящий момент проявился закон Мерфи: «Из всех неприятностей произойдет именно та, ущерб от которой больше». Левая гондола была распорота так «удачно», что воздух из нее улетучился за каких-то 10 секунд. На наше счастье чуть ниже по течению было еще одно улово и относительно плоский камень, на котором и были произведены все ремонтные работы.


Вот таким образом один человек чуть не вогнал всю команду в экстремальную ситуацию (и, соответственно, чуть не

угробил катамаран). Человек, который ходил в водные «шестерки», стоял и, как младенец, пускал пузыри и что-то бессвязно бормотал. Причем, так членораздельно и не объяснил, почему не выполнил приказ капитана. А мне оставалось только поблагодарить бога за то, что мы пропоролась всего-навсего в каньоне «Поющие скалы», а не в «Моткиных Щелках» на Китое или в каньонах Башкауса.

**2** Если судов несколько, то на каждом судне капитан должен иметь лоцию реки и карту прилегающих к реке окрестностей на случай, если суда случайно разойдутся протоками. Но возьмите себе за аксиому: если во флотилии несколько судов, то на всем протяжении сплава они должны находиться в зоне прямой видимости друг друга.

**3** Не надо проявлять лихачество и сплавляться ночью, даже если вас очень сильно прижимает со временем. Если на всем протяжении реки есть только одно торчащее из воды дерево, способное пропороть ваше судно — это





дерево обязательно попадется вам на пути во время ночного сплава.

Из личного опыта — никому не желаю ночных сплавов. Это те ошибки, на которых лучше учиться у других.

**4** Как бы команда не устала после ходового дня, необходимо все суда не только вытаскивать на берег, но и привязывать. Каждый раз вспоминайте, что от этого может зависеть жизнь всей команды. А провалы в памяти, затрагивающие этот вопрос, ни к чему хорошему не приводят.

1972 год. Вертолет по пути забрасывает двоих водников в верховья реки Ганам (Хабаровский край). После очередного ходового дня ребята по каким-то причинам поленились занести плот на высокий берег. А ночью в верховьях реки прошел сильный дождь, и судно с продуктами унесло. Вроде пустяк, а два человека из-за этого пустяка погибли.

**5** Руководитель должен быть ответственным и грамотным человеком. Если уж ты повел людей на сплав, будь любезен, изучи лоцию реки досконально. И свели к мини-

муму всякие неожиданности, а тем более опасности для жизни. Не стоит забывать, что случайностей нет. Случайность — это непроявленная закономерность. Летом 1983 года, потеряв ориентировку в тумане, два катамарана сибирских туристов попали в водопад на реке Нерал (плато Путорана). Упав с 40-метровой высоты, лишь двое из восьми человек остались в живых...

**6** Помни, капитан, что мелочей на воде не бывает. Неодетая каска, незастегнутый спасжилет, отмахивание от «мелочных придинок» чифа...

По первому и второму из вышеупомянутой скажу, что можно выпустить пухлый том некрологов тех, кто пренебрег элементарными правилами техники безопасности. Мне кажется, не стоит писать продолжение к такому произведению,

А насчет «мелочных придинок»... Капитан, будь выше всех занудливых бормотаний в твою сторону. Вежливо, но твердо добивайся выполнения всех правил и «мелочей». Ведь именно ты отвечаешь за жизнь и здоровье людей, которые недовольны сейчас тем, что Ты

СПАСАЕШЬ ИМ ЖИЗНЬ, заставляя надевать каску или застегивать спасжилет.

Июнь 1997 года, река Куря (Амурская область). Последнее и самое суровое испытание на нашем пути — строящаяся Бурейская ГЭС, плотина которая уже на две трети перегородила реку. Вся масса воды, ранее привольно раскинувшаяся по горной долине, теперь устремилась в узкую щель.

Осмотрев с высоты ГЭС наш путь через бурлящую воду, мы вернулись к судну. Прыжок капитана, и катамаран-4 стремительно увлекает вперед.

И сразу же следует команда: «Коленная посадка!» До входа в порог 300 метров, и ребята шустро выполняют распоряжение. Один Илья возится.

— Илья, коленная посадка!

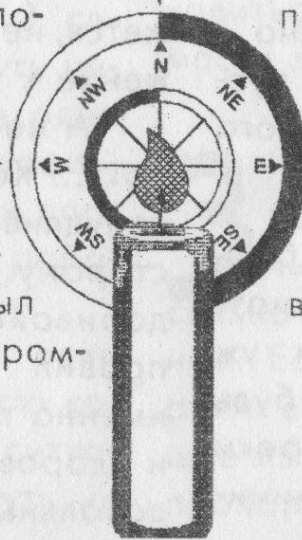
— Да мне и так хорошо. До порога 100 метров...

— Илья, коленная посадка!

— Мне ничего не...

До порога 30 метров...

— На колени! Наверное, мой голос был ужасным (или чересчур громким).



Поскольку он все-таки подействовал — непослушник начал суетиться, менять посадку, но было поздно... Косой вал слева с размаху отвесил оплелуху нашему катю. От толчка Илья свалился между гондол.

Далее все происходило одновременно: правая рука крепко держала весло, пытаюсь управлять катом, левая, резко нырнув между гондол, схватила Илью за шиворот и втащила на катамаран.

«Держись!»

Было желание добавить еще кое-что, но ему пока и этого хватит — глаза и так как у бешеной селедки. Теперь можно с уверенностью сказать — Илья будет выполнять команды капитана с первого раза.

У каждого из капитанов становление и рост проходят своим путем, и проанализировать свой туристический опыт просто необходимо. А уроки, извлеченные из этого опыта, могут оказать неоценимую пользу.

Удачи и большой воды!

Сергей Серый