

## Катунь - 1975

Сплав по Катунь был завершающим походом Московской городской школы инструкторов и руководителей сложных походов на плотах (МГШИР-75), слушателем которой я в то время был. Инструкторский состав и руководство школы состояло из водников, обладавших солидным походным опытом, прошедших множество серьезных маршрутов, у которых реально было чему поучиться. Возглавлял школу Александр Панков, завучем был Александр Суетенко. Инструкторами и стажерами были Эдуард Ворожбиев, Сергей Селиванов, Эдуард Реут, Сергей Афанасьев, Леонид Потемкин, Владимир Виноградов, Николай Рязанский, Виктор Гельфгат. (Прошу меня извинить, что я не всех упомянул - подзабыл уже. Буду очень признателен, если кто-нибудь из слушателей той школы поможет пополнить мне этот список. Также, буду рад получить и разместить на этом сайте фотографии и любые другие материалы, касающиеся этой школы. В дальнейшем я планирую создать отдельный раздел, посвященный МГШИР-75.)

Майский тренировочный поход школы проходил на р. Риони, в Грузии, а для завершающего похода была выбрана Катунь, благодаря разнообразию препятствий и мощной воде, как нельзя лучше подходящая для обучения плотников. Всего в школе было 5 отделений, и по Катунь шла целая флотилия, состоящая из 7 плотов. Я тогда был "салагой", мне было всего 22 года, и я входил в пятое отделение, которым руководили замечательные туристы и очень интересные люди – инструктор Эдуард Ворожбиев и стажер Сергей Селиванов.

Катунь мне понравилась. Как своим богатым по сложности, мощности и технике прохождения разнообразием препятствий, так и замечательными алтайскими пейзажами, сопровождающими реку на всем ее протяжении. Впечатляла также солидная протяженность сплава – Катунь даже называли тогда лучшей трассой водного слалом-гиганта. Могу отметить только один, но очень серьезный минус этого похода - плохая погода, сопровождавшая нас весь маршрут. Если не ошибаюсь, за весь период сплава, у нас было всего два-три дня без дождя. А ведь при подготовке к походу говорили, что на Алтае в среднем 300 солнечных дней в году. Доходило до курьеза – мы плывем по реке, над окружающими горами синее небо, там светит солнце, а у нас над головой стоит небольшая туча, из которой идет дождь. Причем, туча перемещается с той же скоростью, что и плот, и следует за всеми изгибами долины, синхронно с нашим передвижением. Но Катунь, конечно, в дождливости того лета не виновата, она в любое время года и при любой погоде обязана течь к своей Оби.

Обучение слушателей школы проходило в обстановке, максимально приближенной к "боевой". Не знаю, как в других отделениях, но в нашем был принят следующий порядок: инструкторский состав не участвовал в управлении судном. В том смысле, что ни Ворожбиев, ни Селиванов не работали в качестве лоцмана, и плот по очереди вели слушатели, сменяя друг друга каждый день. Причем, лоцман не только вел плот, но и выбирал линию движения в пороге (конечно, обсуждая ее с коллективом). Поскольку в нашем отделении было всего трое слушателей, каждый из нас прошел лоцманом треть Катунь. Не знаю, как другим, но мне это позволило получить просто бесценный опыт управления этим замечательным судном. После Катунь я просто заболел плотами и уже не представлял себя на какой-либо другой "посудине". Конечно, в дальнейшем мне пришлось использовать и другие средства сплава, но так уж складывались обстоятельства - иначе бы я непременно выбрал плот.

До сих пор я считаю плот самым интересным для сплава судном. Возможно, катамараны или "бублики" более безопасны, чем плоты. (Вот уж, кошмарное судно – "бублик", какое на нем удовольствие плыть – не понимаю. Мне кажется, оно придумано только для установления псевдорекордов.) Но в управлении плот интереснее всех. Большое удовольствие - смотреть за прохождением плота, ведомым хорошей командой, показывающей точную и слаженную

коллективную работу в пороге. В пороге плот красив, как альбатрос, низко летящий над штормящим морем, и слегка задевающий кончиками крыльев пену волн. И вообще – на каком другом судне экипаж проходит пороги, стоя на ногах (если не сбило гребью), грудью раздвигая валы? Плот уникален и тем, что это самое первое судно, на котором люди сознательно стали сплавляться по горным рекам. Конечно, не для покорения порогов, а с практическими целями – когда пешеходникам было лень идти пешком. Т.о., плот – это практически реликт мира водного туризма. А как красиво плот переворачивается! (Шутка, конечно, не дай бог кому испытать удар по голове этой машиной.)

На Катунь мне так понравилось управлять плотом, что я охотно подменял кого-нибудь из наших ребят, если им представлялось скучным вести судно на малоинтересных участках, вроде "Уймонских степей", где река не имеет препятствий, изобилует разбоями и петляет среди множества островов. Но при этом, течет довольно быстро. Как мне кажется, именно такие быстрые, но спокойные участки, а совсем не пороги, позволяют прочувствовать плот в качестве судна, понять, как он ведет себя при разном характере струи, как цепляется за тихую воду, оценить эффект скатывания при большом уклоне и т.д. Так что, работа лоцманом была для меня крайне увлекательным занятием.

Ближе к середине похода, мои возросшие за время сплава лоцманские качества отметил сам Эдик Ворожбиев. Мне было приятно получить его скупые похвалы, т.к. я вообще никогда не слышал, чтобы он кого-нибудь хвалил. А заслужил я внимание руководства за то, что наш плот, выйдя в начале дня одним из последних, догнал и перегнал по ходу движения пять плотов других отделений. Поскольку плот идет в среднем со скоростью потока и ему нельзя придать положительной скорости за счет работы веслами, как, например, на катамаране, считается, что лоцман плота, обогнавший другие суда, лучше оценивает струю, т.е. лучше "читает" воду. В тот день я был лучшим, чем очень гордился.

На мои "лоцманские дни" также выпало прохождение ряда именных порогов Катунь, например знаменитого порога "Третьи щеки". В нашу воду, к скале, расположенной посреди реки в кульминационной части порога, был прижат поперек деревянный (ставной) плот иркутян, сузивший и осложнивший основной проход, находящийся слева от скалы. Ниже скалы струя била в стенку левого берега, и, чтобы избежать удара, надо было пройти правым бортом вплотную к деревянному плоту.

Мы зашли в "Третьи щеки" замечательно, я смело отдавал команды, и носовые гребцы четко их исполняли... Вот и плот иркутян. Притираемся к нему правым бортом, нос минует скалу, я отдаю команду работать вправо, но носовые выполняют ее слишком вяло. В результате, потеряны несколько драгоценных секунд, и плот бьется торцом левого лонжерона в стенку. Удар не сильный, но ощутимый. Каркас пружинит, плот отскакивает от стенки и спокойно идет дальше. Ворожбиев матерится и топает ногами. Народ, как обычно, безмолвствует.

Еще несколько дней я мысленно возвращался к нашему прохождению "Третьих щек", пока не понял, что в командах, отдаваемых лоцманом, важны не только произнесенные командные слова, но и та сила, убежденность и уверенность, с которой они были произнесены. Степень резкости и громкости отданной команды, говорит носовым гребцам об интенсивности выполняемого маневра, а эмоциональные нотки, звучащие в голосе лоцмана, сообщают другую немаловажную информацию - свидетельствуют о силе убежденности самого лоцмана в необходимости выполнения данной команды.

Еще одним порогом Катунь, в котором мне довелось командовать нашим плотом, был "Шабаш". Центральный слив порога смотрелся мощно, но был чистым и довольно прямым. Однако, мне он чем-то не нравился. Я предложил экипажу пройти порог правее основной струи, прыгнув с пары в меру крутых, но второстепенных сливов, что позволяло нам миновать центральный слив, но

выводило судно на огромные валы, грозной цепочкой тянущиеся ниже. Ворожбиев не возражал, и мы приступил к осуществлению задуманного.

Второстепенные сливы оказались здорово жестче, чем смотрелись с берега. При их прохождении плот сильно изогнулся, в ставе что-то хрустнуло (как потом выяснилось, сломался лонжерон). Затем нас "отутюжили" мощные валы. Носовые (включая Ворожбиева, который стоял на носу) были недовольны тем, что их сильно забрызгало в валах. (Не забывайте, что мы шли на плоту из автомобильных камер. Также, летом гидрокостюмов одевать было в те времена не принято). Но вскоре мой маневр в "Шабаше" не казался народу таким уж странным - в центральном сливе, который мы обошли, перевернулся один из плотов соседнего отделения, зайдя в слив чуть косо. Плоты, шедшие "Шабаш" после нас, тоже миновали этот слив – кто прошел слева, а кто и совсем справа.

Перед прохождением "Шабаша" произошел один занятный эпизод. Тогда плоты были существенно тяжелее, чем сейчас, и на ночь их не выносили на берег, а немного вытаскивали, чтобы несколько баллонов находилось на суше. При этом, оставшаяся часть плота оставалась в воде. Для надежности, плот всегда привязывали чалочной веревкой к дереву или камням – в зависимости от ситуации. Когда мы подошли к своему плоту, чтобы начать подготовку к прохождению "Шабаша" (подкачать камеры и т.д.) то обнаружили, что он находится в свободном плавании - плывет по реке в нескольких метрах от берега, вместо того, чтобы спокойно ждать нас на "парковке". Видимо, из-за сильного волнения, вызванного динамичным участком, предшествующим "Шабашу", плот раскачался, сошел на воду и решил продолжить дальнейшее плавание без нас. За несколько секунд до того, как мы подошли к плоту, лопнула чалочная веревка - она перетерлась, поскольку всю ночь касалась береговых камней. На наших глазах плот начал уходить в порог, и был остановлен только благодаря активным действиям экипажа, бросившегося в воду на спасение любимого судна. Ситуация была одновременно и смешная, и трагическая - ведь какие-то секунды отделяли нас от потери плота. Да еще на глазах у всей школы! Но обошлось...

Кроме "Шабаша", в тот день было еще куча разных препятствий, и к вечеру я здорово вымотался. Леня Андреев даже отметил это в дневнике. Я действительно устал - сказались специфика сплава в условиях проведения школы. Когда идет обычная группа, лоцман, почувствовав усталость, может приостановить (или же прекратить на сегодня) сплав, чтобы восстановиться. Это в интересах всей группы, т.к. ошибки лоцмана, обычно, обходятся очень дорого. Но на Катунь мы подчинились общему графику движения школы, и непредвиденные остановки совсем не приветствовались. Кроме того, часть инструкторов и слушателей собирались после Катунь в еще один поход (так сказать, уже "для себя"), и любые задержки могли сорвать эти планы. Так что, хочешь, не хочешь - надо было проходить каждый день столько, сколько было приказано. Зачастую, приходилось идти, как тогда говорили, "до упора". Вот такой "упор" и был в тот день, когда мы шли "Шабаш".

Еще во время теоретических занятий, меня заинтересовала конструкция каркасного плота. По сравнению с деревянным ставным плотом, его каркасно-надувной собрат смотрелся здорово перспективнее, хотя в ту пору еще не затихли споры на тему "Кто лучше?", ведущиеся между сторонниками "деревяшек" и "каркасниками". Мне, как и большинству слушателей, преимущества каркасного плота были очевидны сразу. Но руководство школы сочло, что слушатели должны уметь строить и деревянные плоты тоже. С этой целью, в начале июня в подмосковном лесу было проведено практическое занятие по постройке плотов. Наше отделение собирало настоящий деревянный плот. По договоренности с леспрохозом, лесники заготовили и сложили на поляне сушины, подходящие для сборки става. Используя их, мы опробовали различные способы соединения бревен: как с использованием традиционной технологии (с помощью шпонов, когда бревна соединяются брусом, вставленным в специальный пропил в форме т.н. "ласточкиного

хвоста"), так и менее известные широкому кругу туристов (вязку става вицами, когда бревна скрепляются между собой подобием веревок, изготовленных методом перекручивания тонких стволов березы или елки, которые затем натягиваются с помощью клина). Не были забыты и подгребицы – мы изготовили их классический П-образный вариант.

К концу второго дня занятий, на солнечной подмосковной поляне красовались несколько массивных деревянных сооружений непонятного, для непосвященных людей, назначения. По завершению занятий, было приказано их не разбирать, и наши плоты так и остались стоять в лесу. Представляю удивление случайно забредшего на эту поляну туриста или грибника. Валяются какие-то перевернутые устройства, похожие на огромные столы, оставшиеся после пира великанов...

К сожалению, мы не практиковались в тот раз в изготовлении гребей – эта работа считалась высококвалифицированной деятельностью, почти магическим действием, не доступным обычному смертному. А мне, как человеку с детства любившему топор и умевшему с ним неплохо обращаться, очень хотелось попробовать себя в изготовлении этого чуда инженерно-туристской мысли. Такая возможность представилась только на Катунь. Сергей Селиванов, руководивший строительством плота на стапеле и его ремонтом по ходу сплава, однажды доверил мне поработать топором и дал потесать гребь.

Тяжелая это работа – тесать гребь. Даже очень тяжелая. Сколько потов сойдет, пока сделаешь одну гребуху! Обычно, человек, хорошо умеющий делать эту работу, способен изготовить в походных условиях максимум две гребни за день. Я был очень рад, когда в следующий раз Сергей доверил мне (после того, как на воде сломалась одна из наших основных гребей) изготовление гребни целиком, так сказать, персонально. Я возился с ней весь вечер до темноты, но с задачей все же справился. Моя первая гребь получилась вполне приличной и даже в меру изысканной.

Не все участники понимали, в чем состоит "кайф" от махания топором при нахождении в полусогнутом состоянии. Кое-кто даже посмеивался надо мной: вот, Саша, мол, опять тешит гребь. Видимо, думали, что это такое наказание. А я жалел, что больше гребей тесать не надо. При изготовлении своей первой гребни я ощущал необъяснимое, даже какое-то возвышенное чувство. В последующих походах я уже "отрывался по полной" - почти все гребни были "мои". Удовольствие от этой работы я получал всегда, но такого, как в первый раз, больше не было. "Ко всему привыкает человек..." (И.С.Тургенев, "Муму").

Довольно своеобразными препятствиями Катунь оказались пороги "Текдельпень". При осмотре с берега, вода в этих порогах казалась достаточно спокойной, мощных сливов и валов не просматривалось. И только при прохождении выяснялось, что большой расход и сложный рельеф создавали настолько сложное и динамичное перемещение струи, что плот двигался в пороге сам по себе, будто подхваченный какой-то неведомой силой, направляющей его туда, куда ей хочется. Экипаж мог молотить гребями, работая из всех сил, но судно при этом преспокойно двигалось в противоположном их работе направлении. Одному из наших плотов совсем не повезло - его притянуло к правобережным скалам, он попал в расщелину, где простоял целый час, несмотря на активную деятельность экипажа, направленную на вызволение судна.

Занятно, что наша школа была обеспечена радиосвязью – каждое отделение имело мобильную (размером с половинку увесистого книжного тома) УКВ-радиостанцию, оснащенную длиной гибкой антенной. Отделения имели довольно странные позывные - "Миткаль-N", где N - номер отделения (а миткаль – это вроде ткань такая). Но толком попользоваться радиостанциями не удалось – на пересеченной местности дальность связи была небольшой, а слышимость низкая. Бедняги-инструктора мучались, бегая по окрестностям в поисках места хорошего приема радиоволн, и

оглашали тайгу странными фразами, вроде "Миткаль-3бис, я Миткаль-5, прием, прием...". Сравните, как сейчас-то со связью стало хорошо!

После окончания сплава, на прощальном вечере был организован праздничный костер. В качестве дров, были использованы исключительно гребни. На костер пошло 18 неразобранных гребней, по 6 метров каждая, снятые с 6-ти боевых плотов (7-м был плот Коли Рязанского, его не разбирали, т.к. он должен был идти Катунь дальше). Гребни были поставлены "домиком", и костер получился просто фантастическим – казалось, пламя и искры долетают прямо до черного неба, откуда на нас задумчиво смотрят мерцающие звезды. Красота!