

Владимир Куликовский, Москва

Путешествие на катере по Дону

В течение последних почти 20 лет я проводил отпуск в восхитительном местечке недалеко от деревеньки Старый Дон в Волгоградской области. Здесь в глухом лесу, в 10 км от ближайшего жилья, у меня возникло чувство глубочайшей любви к реке Дон, необыкновенно богатой вкусной рыбой и раками. Любая информация об обычаях, песнях, истории края я воспринимал с живейшим интересом. Пытался исследовать окрестности, совершая недалекие плавания на резиновой моторке как вверх на 20 км, так и вниз на 10 км, ведь в случае поломки мотора подняться против течения на веслах более 2–3 км – задача практически невыполнимая.

В 2009 г. моей целью было совершить путешествие до Каспийского моря по достаточно быстрому течению Дона и вернуться обратно в Москву по практически стоячей воде Волги (выше Волгоградской плотины). Мы хотели

пройти от начала Среднего Дона, совершив кольцо по двум великим российским рекам, побывать в глухих живописных местах, куда не доберешься на автомобиле, выяснить, с какого места можно начать путешествие по Дону на катере, сколько потребуется времени, топлива, есть ли возможность где-то заправиться и возможно ли вообще свободно и безопасно путешествовать по рекам нашей Родины.

После мучительного выбора надежного, экономически выгодного плавсредства с явной ориентацией на отечественного производителя был приобретен с рук американский 7.5-метровый алюминиевый катер «North River Sea Hawk-24» 2006 г. Не хочу рекламировать иноземного производителя, но лодка замечательная. Во-первых, катер был в идеальном состоянии с пробегом 70 моточасов. Главный двигатель – дизельный «Volvo Penta» 225 л.с., позволяющий под лю-



Часть I

бой нагрузкой развивать до 65 км/ч, а по течению еще больше. Вспомогательный двигатель «Honda-20», с дистанционным управлением в кокпите. Топливный бак для главного двигателя на 460 л и 15 л для «Honda». Расход топлива на скорости 52–55 км/ч, или на 3200 об/мин 28 л/ч. Катер был укомплектован ходовым тентом, холодильником и дизельной плиткой, позволяющей сварить в течение 30 мин 2 чашки кофе. Так как катер имел выраженный аскетический вид как снаружи, так и внутри, нами были произведены дополнительные работы: рубку отделали деревом и кожезаменителем, после предварительной шумо- и термоизоляции сделаны дополнительные полочки и ящички, установлены рыбопоисковый эхолот «Raymargin», в целом достаточно надежный и мало искажающий действительность, картплоттер «Northstar» (Новая Зеландия) – выше всяческих похвал и немного дешевле и значительно качественнее других аналогов. Также установлены компас, радиостанция «Гранит» очень низкого качества (переговариваться можно только с выключенным двигателем, 2 раза ломалась и в самые неподходящие моменты во время шлюзования), гигрометр, термометр и часы, очень красивые, но тут же вы-



*Это вечная тяга движенья,
 Это мощь, растворяясь в тиши,
 Не бурлит, не шумит, а играет
 С ветром свежим, и трудно идти»
 Олег Майоров.*



шедшие из строя. Дополнительно поставили отопитель «Vebasto», позволяющий отапливать рубку и кокпит как раздельно, так и вместе, беда только в том, что устанавливала отопитель и переделывала забор топлива для штатной американской плитки-отопителя российская компания, поэтому эти нужные нам приборы в экстремальных ситуациях не работали. Добавлю, что были сделаны две выдвижные переносные скамеечки, которые вместе с капотом моторного отсека образовывали дополнительное спальное место, а иногда и на двоих. Таким образом, число спальных мест было доведено до четырех условно комфортных и до шести в исключительных случаях. Снизу к скамеечке был прикреплен газовый баллон (12 л) со съемной плиткой – нашей надежной кормилицей и обогревателем.

Одной из главных задач было выяснить, с какого места можно считать Дон судоходным даже для нашего катера с осадкой при опущенной колонке 0.9 м, а при полностью поднятой – 0.6 м. Найти ответ нам так и не удалось, одни наивно утверждали, что ниже Воронежа уже активно курсируют баржи, другие, еще более наивные, считали, что уже с начала Верхнего Дона. Поэтому решено было начать путешествие

выше Воронежа от Галичьей горы как можно раньше, по «большой воде».

Вторым немаловажным вопросом было, разрешена ли навигация в начале мая по Дону. В нашем запутанном законодательстве четкого ответа не найдешь. Со слов знакомых инспекторов ГИМС, с открытием навигации ходить по ВВП под мотором можно везде, кроме заповедных нерестовых зон, оговоренных законодательными актами РФ, или субъектов РФ, которые недоступны рядовому пользователю.

Рано утром 10 мая из поселка Малаховка на прицепе, буксируемом грузовичком «Садко» (аналог «ГАЗ-66») с опытным водителем Наилем, мы начали поход. Если не считать регулярных поломок грузовика и прицепа, мы быстро двигались, иногда со скоростью до 60 км/ч. По пути следования каждый пост ДПС и даже просто каждый работник ГИБДД за чем-то нас останавливал и тщательно проверял документы, выяснял, куда и зачем едем. Обязательными были вопросы, сколько стоит катер, кем работаем и сколько зарабатываем. Создавалось впечатление, что сотрудники ГИБДД были полностью уверены в том, что мы везем наркотики, террористов, оружие, заложников, вывозим стратегические запасы Родины, нарушаем все пра-

вила дорожного движения и за все это хотим заплатить кругленькую сумму. В большинстве случаев спустя 20–30 мин. после тщательной проверки нам бесплатно желали счастливого пути. Хотя наиболее ретивые работники ГИБДД не гнушались проводить обмеры катера с целью выявить негабаритный размер, и тогда бери денег, сколько хочешь. Разрешенная ширина на наших дорогах – 2.55 м, а для фур – 2.6 м. Ширина катера – 2.58 м, и, чтобы войти в габариты правдами и неправдами, пришлось в документах проставить ширину 2.54 м.

Потратив более суток на 300 км, мы свернули, не доезжая до Воронежа километров 100, на Задонск, пересекли Дон и стали искать подходящий спуск в районе заповедника Галичья гора. Встретив рыбака, выяснили, что чуть ниже находится понтонный мост, который давно уже не разводят, так как для этого нужны трактора, но они уже давно сданы в металлолом. Поэтому мы проехали очень симпатичный городишко Задонск и, доехав до понтонной переправы, сразу за ним спустили катер на воду. День уже клонился к вечеру, поэтому, накормив водителя и немного порыбачив, пошли ложиться отдыхать, но тут к нам стали подъезжать то работники экологической службы,



то ГИМС и интересоваться, на каком основании плывем по заповеднику. К счастью, мы заранее отправили запрос на разрешение пройти по Дону в Воронежской и Ростовской областях. Воронеж нам прислал разрешение – чудеса бывают, а Ростов так и не ответил. В итоге нам бесплатно пожелали 6 футов под килем. Вообще мы были приятно удивлены порядком на Дону в Воронежской и особенно в Ростовской областях: никаких браконьеров нет, можно ловить одной удочкой с одним крючком (все ловят одной удочкой), нельзя ловить на спиннинг (никто не ловит), чего не скажешь о Волгоградской области.

1-й день: Задонск – Кривоборье, 60 км. 12 мая мы – мой внук, шестилетний Андрей, врач нейрохирург Михаил и я – оттолкнулись от берега, и течение нас шустро подхватило. Подрабатывая на малых оборотах основным двигателем, шли со скоростью около 15 км/ч, но так как река была неширокая, возникало ощущение очень быстрого движения. Листва только-только начинала распускаться, и основной цвет по берегам был серо-коричневый в зеленоватой дымке. Вода мутная, примерно тех же оттенков, температура воды – 10°C, воздуха – около 20°C. Глубины – 1.5–2 м, и все-таки мы часто чиркали о дно колонкой и раза три садились на мель, приходи-

лось вылезать из катера и, раскачивая, снимать с мели. К 16.00 мы прибыли в заранее запланированное местечко Кривоборье. Песчаная гора, покрытая сосновым лесом, круто поднимается метров на 100, Дон делает крутой поворот градусов на 120, глубины начинают расти, появляются ямы до 8 м глубиной, на эхолоте – изобилие рыбы.

В Кривоборье располагается когда-то очень популярная и модная турбаза, ныне находящаяся в упадке. Сейчас директором турбазы работает Володя, товарищ Миши, и пытается, едва сводя концы с концами, что-то построить, отремонтировать, а то и просто сохранить до лучших времен. Володя нас радушно встретил, и мы отправились ловить рыбу на уху, так как должны были подъехать еще трое Мишиных друзей. Поймали около ведерка преимущественно донских бирюков – так называют здесь рыбу, похожую на ершей. Попадались крупные экземпляры, до 30 см длиной и около 300 г весом. Уха из бирюков восхитительна, наверное, одна из лучших, а пробовал я всякую: и из окуней, и из судаков, лещей, лосося и даже из стерлядки. Вечер прошел очень душевно и радостно за рассказами о Доне, путешествиях и рыбалке. Только вот суточная доза алкоголя – 100 г на душу в день – была сильно превышена. Расходились долго, с песнями и купаниями в ледяной воде, правда, добровольно купался только

один из гостей, второй – глава местной администрации – то ли с высоты своего положения, то ли чтобы быть ближе к народу, искупался в одежде и обуви.

2-й день. Кривоборье–Горожанка, 10 км. Через 3–4 км река стала мелеть, лодка часто задевала за дно, в конце концов, мы подняли рулевую колонку и пошли на вспомогательном двигателе. Старались держаться поближе к крутому берегу, постоянно лавируя от одного берега к другому. Вскоре показалась на левом берегу деревня Горожанка; о мелях в этом месте нас предупреждал Володя. Миновал практически всю деревню, мы основательно сели на мель, попытки сняться вспомогательным двигателем закончились поломкой охлаждающей системы – водяные каналы забились песком.

Пока раскачивали и откапывали катер, все сильно переохладилось, зуб не попадал на зуб. Дождик усиливался; недолго поработав, вышла из строя сначала одна, а затем и вторая печка. Согрелись газовой плиткой, на которой грели чай. Шестилетний Андрюша плакал и просился к маме. Вызволять нас принялась чуть ли не половина деревни: тянули веревки, вызывали трактор. В конце концов, под вечер нас вытащили. Местный житель Алексей пригласил к себе, накормил незамысловатым, но очень вкусным ужином. Когда я позже попытался поблагода-

ритель его в привычном для нас денежном эквиваленте, он сильно обиделся и не взял.

Двигаться со сломанным вспомогательным движком не рискнули, починить самостоятельно не получилось, потому что я не взял никаких инструментов. После долгих телефонных переговоров связались с воронежскими специалистами по ремонту моторов «Honda», обещали приехать после 19.00.

Все мысли в течение дня были направлены на то, как найти проход между мелями. Местные рыбаки знали глубины метров на 200 за деревней, а дальше не ходили. Забегая вперед, скажу, что ни о каких бакенах или просто вехах, предупреждающих о мелях, до Калача и не помышляйте. Закрадывались малодушные мысли: раз так все тяжело идет – дорога с постоянными поломками, плохая погода, поломка вспомогательного двигателя и эти невидимые непроходимые мели – может, ну все к черту! Ровно в семь приехали замечательные мастера Игорь и Сергей, которые быстро перебрали двигатель, смазали крыльчатку и восстановили охлаждение, поправили отопители, взяв с нас за ремонт вместе с приездом на берег 3 тысячи рублей. В ходе ремонта Игорь рассказал, что впереди нас ждут еще 40 км мелей, и с заправками на Дону не просто плохо, их нет, но в случае острой нужды можно позвонить им, и топливо подвезут чуть ли не до Волгограда. С беспокойным чувством переночевали в доме у Алексея.

3-й день. Горожанка–Тенистый, 80 км. Утром к нам присоединился еще один член экипажа Олег. Двинулись в путь. Впереди – Олег с шестом вместе с Володей на протекающей деревянной лодочке, а за ними – мы пытаемся повторить их траекторию. Вскоре Володя попрощался, пожелав нам хотя бы один фут под килем. Олег и Миша сели на самый нос катера, и мы шустро пошли вниз.

Спустя два-три часа стала увеличиваться глубина – 2, 3, 4–5 м и пропорционально улучшалось настроение. Перешли на глиссер, незаметно пролетели Воронеж и недалеко за селом Тенистый встали на ночлег. Любопытно,

что рядом с нами в изобилии водились бобры, которые до глубокой ночи плавали вокруг с берега на берег, всем видом выражая свое недовольство нашим соседством и праздностью.

4-й день. Тенистый–Каротояк, 100 км. Впереди у нас – три понтонных моста. В 8.00 двинулись в путь. Через час уперлись в первую понтонную переправу. Высаживаемся: на левом берегу стоит маленький домик, относящийся явно к переправе. Возле домика без дела сидят четыре мужичка. Вступаем в переговоры, просим нас пропустить, мужички несколько возбуждаются, больше всех Анатолий, бывший председатель бывшего колхоза, а теперь паромщик. Он, многословно ругая существующую власть, Горбачева, Ельцина, москвичей и питерцев, отказал нам в разведении паромов до приезда начальства. Спустя минут 40, приезжает начальник, и начинается процедура разводки понтона, который, похоже, в этом году ни разу не открывали. Через 30 мин. удалось пройти переправу.

Сразу за понтоном стали ждать приезда мастеров-хондовцев, которые обещали пополнить наши запасы топлива, продуктов, наладить электрику на катере и довести одного из членов нашего экипажа Михаила до Воронежа, так как у него были там семейные дела. Спустя час, приехали хондовцы, привезли 70-литровую бочку солярки, водку, свежий хлеб, домашнюю курицу и овощи, починили холодильник, датчик уровня топлива. На все это ушло больше трех часов.

5-й день. Каротояк–Павловск, 180 км. Глубины приличные – 3–4 м, с 7.00 идем на малых оборотах. Через час уперлись в очередной понтон в станице Каротояк. Олег с Андриюшкой пошли договариваться, чтобы нас пропустили, и заправиться свежей водой.

После Каротояка пошли на глиссере. Если кто-то хочет заболеть водномоторным спортом или туризмом, почувствовать упоение от скорости, то советую начать свой путь с этого места. Мы мчались по неширокой, извилистой реке, делающей крутые повороты более чем на 90°, катер летел то на правом, то на левом борту. Берега приближались и проносились мимо,

как в ускоренном кино, ощущение такое, будто несешься на 150 км/ч по горному серпантину. На лицах экипажа – блаженная улыбка, руки, изо всех сил сжимающие поручни, побелели. Наиболее крутые повороты, когда корма проскальзывала под самым берегом, сопровождалась дружным одобрителем «ух» или «ох».

Решили половить рыбку: я с Андриюшкой – на носу, Олег – на корме; катер пустили дрейфовать по течению. Навстречу нам вылетела моторка с мигалками, со съемочной камерой. Подошли трое чрезмерно упитанных сотрудника ГИМС. В грубой форме требуют остановиться, хотя мы просто плывем по течению, предъявить документы. Молча очень долго изучали их. Наконец, справедливо пожурив нас за то, что ребенок без спасжилета, спросили о наличии запрещенных предметов. Я как можно убедительнее постарался заверить, что такого на борту нет. Хотя где-то валялись сети, которыми ни разу не пользовались, и газовый пистолет, документы на который забыли дома. Выясняли, откуда и куда мы плывем.

6–7-й день. Г. Павловск–ст. Казанская–Вешенская, 310 км. Как только подошли к понтонной переправе вблизи станицы Казанская, увидели андриюшиных родителей – они решили остаться здесь на пару дней. На 5 км ниже Казанской на правом берегу нашли обустроенное место для стоянки.

Часов в восемь к нам подъехал УАЗик, из которого вышел одетый в тельняшку молодой человек, представившийся лейтенантом милиции, и попросил у всех документы, всех нас тщательно переписал. Практически одновременно к нашему катеру подчала моторка с работником ГИМС. Он также очень внимательно изучил документы и сообщил, что ниже по течению в станице Вешенская завтра будут проходить Шолоховские чтения.

В Вешенской с трудом нашли место, где встать. Привязались к старенькому пароходу. Было уже почти 18.00, и дом-музей закрывался. Уступив нашим просьбам, нас ненадолго пустили.

Продолжение следует