



# По пути новгородских ушкуйников

**Андрей Великанов**, фото автора и Вадима Тюрикова

В поисках экзотики и ярких ощущений большинство наших современников мечтает о заморских приключениях и дальних путешествиях, совсем не сознавая, что удивительные и порою потрясающие вещи можно найти прямо за собственным порогом.



**П**одтверждением этого постулата будет подробный дневник 1258-километровой экспедиции, организованной этим летом московской компанией «Аквадрайв» в честь 75-летнего юбилея Mercury.

«Аквадрайв» – крупнейший российский дистрибьютор моторов данной марки. Кроме двигателей в положительном активе москвичей есть и известные лодочные бренды Terhi, Drive и Uttern.

Поскольку маршрут экспедиции пролегал по самым настоящим морям – Рыбинке, Угличскому и Шекснинскому водохранилищам, то для броска на север было решено использовать две лодки. Первая – каютный Drive 66 Day Cruiser, по сути

Более подробную техническую информацию о катерах и двигателе вы сможете почерпнуть на сайте [aquadrive.ru](http://aquadrive.ru), я же буду останавливаться на некоторых эксплуатационных аспектах данного хозяйства, как говорится, по ходу пьесы.

Скажу сразу – никаких спортивных задач перед нами не ставилось, и график прохождения отрезков пути соответствовал заранее намеченным точкам для культурно-рекреационных мероприятий. Ведь на пути от Москвы до Белого озера лежит гигантский пласт истории нашей Родины, прикоснуться к которому будет весьма полезно любому здравомыслящему человеку, кто по воле сердца считает себя гражданином России.

лодки сразу за Дубной, на границе с Тверской областью.

На въезде в Дубну мы под завязку заправились 95-м бензином (35 руб./л) – в Uttern T62 влезло 160 л в бак, в Drive 66 Day Cruiser – 150 л в бак + 90 л в канистры (зачем это нужно, будет сказано ниже).

Из практических новинок нынешнего похода следует отметить нашу навигационную систему. Весь маршрут был разработан «мозговым трестом» «Аквадрайва» на основе программы iSailor разработчика «Транзас» ([transas.ru](http://transas.ru), [isailor.us](http://isailor.us)) и был проложен в данной программе на iPad mini. Очень удобно и практично – позволяет работать с картами хоть днем, хоть ночью (имеется ночная палитра отображения данных) в автономном режиме от самого катера. Аналогичные карты имелись на втором судне в ручном навигаторе Garmin 76C.

Из Москвы мы выехали с катерами на трейлерах только в 9 утра, поэтому выходим на воду в 12.30. Стоит «узбекская» жара – температура воздуха +31°C, воды +22°C. На воду спустились в довольно странном поселке, который был построен три года назад, но здесь никто не живет – при разливах Волги тут затапливает все первые этажи. Вот к чему приводит жажда наживы и экономия на ТЭО!

Ширина реки не превышает полукилометра, хотя на самом деле, согласно логиям и гидрологическим картам, это уже вовсе не Волга, а Угличское водохранилище, начинающееся от шлюза №1 на канале им. Москвы и заканчивающееся в районе Угличского гидроузла (всего 143 км). Самые широкие места водохранилища (3–3.5 км) расположены в районах затопляемых устьев рек – Нерль, Жабня и Пукша.

Берега живописны и достаточно высоки (до 15 м), повсюду виднеется множество туристических палаток и надувных лодок. Но на встречном курсе мы видели лишь два приличных катера – один Targa 44. Второго иностранца опознать не смогли.

То слева, то справа иногда выра-



дела родной брат легендарного, проверенного временем финского Buster XXL, столь уважаемого российскими любителями рыбалки. В отличие от Buster, Drive 66 DC приобрел комбинированный корпус (алюминий плюс пластик) и каюту, в которой можно укрыться от непогоды. Пару ему составил классический скандинавский Bow Rider – Uttern T62, который входит в лодочно-катерный «портфель» Mercury Marine. На транцах обоих катеров, естественно, красавцы четырехтактные 150-сильные Mercury EFI.

### От Москвы до самых до окраин

В этом походе нас шестеро: Олег Зозуль, Вадим Тюриков, Руслан Бикменев, Игорь Смирнов с сыном Тимофеем и автор этих строк.

Вообще-то, катера можно было спустить на воду в районе Северного морского вокзала на Москве-реке, но тогда на прохождение последующих 121 км по каналу им. Москвы пришлось бы затратить не менее 12 длиннющих часов (шесть шлюзований). Поэтому в штабе экспедиции было принято решение спускать



**Данные замеров ходовых характеристик катера Uttern T62 (150 Mercury Four Stroke, винт 15")**

Рыбинское водохранилище, встречный ветер 3 м/с. Нагрузка 400 кг

Об/мин	Скорость, км/ч	Расход топлива, л/ч
1000	8.9	2.9
1500	11.5	5.0
2000	13.8	8.2
2500	20.0	12.7
3000	28.5	15.8
3500	37.5	19.8
4000	45.5	26.5
4500	51.6	32.0
5000	57.0	42.0
5500	62.6	53.9
5750	65.0	54

тают чисто европейские постройки, есть и строения «а-ля ю-эс-эй», когда несколько богатеньких домов собраны в одну горсть за общим забором. Но что удивляет – дом на берегу очень респектабельный, а вот рядом – ни пирса, ни тем более катера или яхты.

По левому борту проходим город Кимры (год основания 1546), в яхт-клубе которого приветливо положатся две всамделишные парусные яхты, готовые к выходу на воду! Почему я тут ставлю восклицательный знак – да потому что отдых под парусами или яхтенный туризм в этой части России является экзотикой. Забегая несколько вперед, скажу, что за 8 дней и 1258 км пути по Волго-Балту и Северо-Двинской системе мы встретили на воде всего 7 странствующих парусников, из которых две активные единицы принадлежали любителям виндсерфинга.

В Белом городке Тверской области, на месте, где речка Хотча впадает в Волгу, стоит очень симпатичная голубенькая церковь Иерусалимской иконы Божией Матери. Буквально через километр вверх по течению мы обнаружили на плаву ПЗС, но работает она или нет проверять не стали – поскольку пока еще были залиты горючим под самую завязку.

Тут же встретили Silver Hawk, спе-

шаций вниз по течению. А вообще-то, по количеству разбросанных по берегам и скрытых в гаражах, в семействе жесткокорпусных лодок, видимо, до сих пор доминируют различные вариации «Казанки».

Теперь коротко об увиденных на маршруте моторах. Четкой картины фамильной принадлежности встреченных двигателей нет. Издали «китайцев» опознать архитрудно, а вот из маститых имен на воде больше всего Yamaha и Mercury, правда, «японец» доминирует в тяжелой весовой категории (выше 25 л.с.). Впрочем, данная категория в этих краях враз обрывается на «полтиннике» (почему так происходит, также будет пояснено ниже). Интересно, что кроме всего прочего механического разноглосья, мы отметили на встреченных надувнушках три новеньких подвесника Johnson (10–15 л.с.), которых нынче в природе вроде уже и не существует.

В 15.20 экспедиция достигла Калязина, известного всем по полуза-топленной колокольне Никольского собора. Вообще, этот город очень пострадал от перекрытия Волги, когда половина его ушла под воду.

### **Угличский шлюз и царевич Дмитрий**

В Ярославской области, в 50 км выше Калязина вам придется пройти

Угличский гидроузел, построенный на месте Покровского монастыря.

Шлюзование – задача простая, если знаешь эти слова: багор, длинный фал и рация.

Но сначала желательно получить шлюзовые номера в Мосводоканале (например, на ДС 66 он был 2541), за-полнив предварительно бланки с их веб-странички. Вся канцелярская во-локита – не более двух минут.

Подойдя к шлюзу на малом газу, вызываешь по рации (на третьем канале) шлюзового оператора, и тот говорит, когда, к какому номеру и каким бортом зашвартоваться. В соответствии с этим вешаешь кранцы, чалишь конец к шлюзовому рыму (не менее 5 м), а багром отталки-ваешься от шероховатых бетонных стен. Все находящиеся на судне обя-заны облачиться в спасательные жилеты.

Сначала нас поставили на 7-й и 8-й номера, затем один катер зачем-то пере-вели на 9-й. Ну, им там, на башне виднее. Дело капитана – выполнять команду. На любое шлюзование кла-дите не менее 40 минут.

В 17.55 пришли в утомленный зноем Углич, то есть на воде в этот день были 5 ч 25 м (в движении 3.40), средняя скорость на маршруте – 38 км/ч, всего прошли 139.4 км.

Углич – прелестный тихий горо-

док, где загадочным образом в конце 16 века был убит царевич Дмитрий.

Ночевали здесь в интуристовской гостинице «Москва», но, несмотря на громкое имя, кондиционера в номерах вообще не было. Нет в городе и гостевого причала, так что спасибо работникам местного МЧС, что приютили два чужих борта на первую ночевку.

После завтрака осмотрели кремль 15 века постройки, там-то в конце 16 века и жил наш несостоявшийся царь. Рядом с домом младшего сына Ивана Грозного в 1591 году его и порешили (версии смерти разнятся). Теперь здесь красуется церковь Царевича Дмитрия на Крови. Рядом, в Спасо-Преображенском соборе, в тот день шли праздничные службы по случаю дня рождения Ионна Предтечи, и всех желающих, а это были в основном иностранцы, любезно потчевали пресными просвирами и чаем.

Комплекс кремля впечатляет своим умиротворенным величием и рассудительной мудростью. Это чувство не покидало меня и впоследствии – в Мышкине, Кириллове, на Белом озере... В этих местах все столичные суеты кажутся такой никчемной мишурой, что в первую очередь хочется начисто вымыться, напрочь вырубить телик и навсегда отключить мобильный телефон.

Немцев во время войны в Угличе не было, заметных разрушений в городе нет, как впрочем, нет и яхт-клуба. Но есть музей водки, поскольку невдалеке от города родился и жил наш великий соотечественник Петр Смирнов.

Зато в Угличе еще на ходу «Вихри» выпуска 70-х годов прошлого столетия.

### Рыбинские этюды

На улице +25°C, и на небе ни облачка. Катера уверенно рассекают коричневые волжские воды. Экипажи обоих МС комфортно расположились – кто в капитанских креслах, кто на мягком кормовом диване. Молодой Тимон досыпает в задраенной каюте Drive. Почти пять звезд!

Если до Углича на воде и около было просто много надувнушек, то выше этого старинного города, где по обе стороны реки простираются совершенно пустынные берега, деревеньки уж совсем попроще, а невысокие сосны и беззаботные хохотушки-березки подползают прямо к песчаному крутояру, вдруг попадаешь в настоящее царство надувных лодок. Здесь первым номером идут простейшие гребные плавсредства из семейства «нырковых». Крутишь головой и ощущаешь себя в 80-х годах! Под стать лодкам и внешний вид сидящих в них рыболовов.

Через 42 км и 66 минут хода по левому борту вырастает старинный Мышкин, где есть хороший причал. Также тихий и спокойный городок с действующей валяльно-катальной фабрикой (настоящие русские валенки), прекрасной столовой под названием «Благодать» и газотранспортным предприятием ОАО «Газпром», где нынче трудится треть взрослого мышкинского населения.

Это всего около 6000 человек, из которых 2000 активных рыбаков. Ведь тут попадаются сомы под центнер, а больше никто и вытащить не

может, как сказала мне толковая продавщица местного рыболовного магазинчика, где весьма качественные щульки поводки (размеров от 6 до 35 см) продавались по 6 рублей за штуку. Что не очень удивительно, ведь реальная зарплатная вилка в этом старинном городке 10–12 тысяч рублей. И то – спасибо «Газпрому»!

Ловится на Волге также судак, окунь, щука... Про знаменитых осетров, стерлядок и кубенскую нельму здесь давно забыли (хотя на гербе Белозерска красуются два перекрещенных осетра) – их вытеснили на страницы исторических воспоминаний многочисленные гидротехнические сооружения Волго-Балта. Когда их строили, вопросы экологии не шибко заботили руководство страны, а со временем рекреационно-рыбный вопрос и совсем ушел с актуальной повестки дня отечественного чиновника.

Туристский сезон длится в Мышкине с мая по октябрь, пока открыта навигация. Естественно, главный здешний сувенир – обыкновенная мышь, которая, по преданию, спасла князя Мстиславского от укуса змеи.

Формально знаменитая Рыбинка





(длина 217, ширина 55 км) начинается гораздо раньше, но фактически вид на море-океан открывается от бухты Коприно, куда мы зашли в 15.20 на заправку – это единственная официально оформленная НПЗ от Дубны до самой Ленобласти! Прямо запад какой-то, а не матушка-Русь – нормальные понтоны, асфальтированная парковка, туалеты, удобная гавань...

Десять дней назад тут открылся современный яхт-клуб, где, по словам его гендиректора, Дмитрия Берегового, в скором времени будет 450 стояночных мест. Стоимость суточной стоянки – 60 рублей за погонный метр, есть комфортабельная гостиница и ресторан.

Здесь мы залили 139.4 л в Drive и 134 л в Uttern, который спалил от Дубны до Коприно 133 л бензина. Погода нас явно балует, и все боязни рыбинских штормов уходят на второй план.

В 17.10 заканчиваем день в Рыбинске, где Волга резко поворачивает в сторону Ярославля. За день прошли 114 км со средней скоростью 38 км/ч. На базу «Бригантина», что стоит

прямо на берегу водохранилища, приходим с ощутимыми потерями – на волжских топляках существенно покорежили два винта. Слава богу, что тут есть Рыбинская судовой верфь, где еще не перевелись настоящие Левши – к утру оба колченогих винта были восстановлены практически на сто процентов.

Местная судовой верфь производит алюминиевые катера «Лидер» (длинной 10–12 м), предназначенные в основном для силовых структур. Кстати сказать, в прошлом году по контракту на эту верфь было поставлено более десятка «спарок» Mercury Verado 300. В плане этого года было спустить на воду 40 корпусов, но госзаказ, сами знаете или слышали, всегда чреват довольно щекотливыми нюансами. Во всяком случае, к началу июля их было построено всего семь...

Встречаемся с представителем «Аквадрайв» в Рыбинске – Владимиром Терентьевым, директором водномоторного центра «Мореход». Владимир, коренной житель этих мест, сам моряк (окончил Рыбинское мореходное училище), снабжает нас советами

по переходу через Рыбинку и дополнительным запасным винтом.

Рыбинск город большой, тут проживает около 200 000 человек, и градообразующим предприятием по-прежнему считается Рыбинский механический завод. Да-да, именно здесь в дополнение к авиационным двигателям для SuperJet до сих пор выпускают снегоход «Буран». В славные советские времена на мехзаводе трудилось 56 000 человек!

База отдыха «Бригантина» хороша как обычная гостиница, в перспективе у нее развитие инфраструктуры для активного отдыха (а пока только шашлычницы). В прејскуранте обозначены цены на часовую аренду катеров («Дельфин» – 2100 руб., «Адмиральский» – 2250, «Костромич» – 4600). На день можно взять напрокат удочку (100 руб.) и оборудованный спиннинг (250). Правда, причал тут есть, но расположен он прямо «по-над ветром», и комфортно зачалить можно лишь один катер. Но и эту проблему можно решить.

Наши борта приютил причал судовой верфи, где один понтон занимают ка-



тера силовиков – ОМОН (КС – 700), полиции (Silver Eagle Cabin) и линейного ОВД на морском и речном транспорте (неопознанный алюминиевый РИБ).

Пока идет утренняя замена винтов, знакомимся с Евгением Морозовым – тренером местной ДЮСШ №8, где еще есть отделения водных лыж и парусного спорта. Он как раз едет расставлять буи для юношеского первенства Ярославской области по парусному спорту (классы «Русь», Optimist, Lazer, Cadet). «Если не будет господдержки, не будет в Рыбинске паруса», – сетует Морозов.

На прощание нас удивил уловом рыбинский дед Александр Силин, который из мотокультиватора соорудил за 19 000 рублей полноценное транспортное средство для своей надувной лодки.

Наконец, выходим на встречу с Рыбинкой в 11.01, приборы показывают, что при оборотах 3900 расходует в час 25 л и получаем на Uttern скорость в 43 км на винте с шагом 15 дюймов. Очень радует 150-сильный «Мерк» – в кокпите можно спокойно разго-

варивать не повышая голоса. К работе движка никаких нареканий (так было и впоследствии). Кажется бы, мелочь, но попробуйте посидеть несколько часов при шуме выше 80 дБ.

Одна из задач нашей экспедиции состояла в выяснении эксплуатационных возможностей данных «пакетов» в условиях автономного многодневного плавания. Как вы уже понимаете, на Волго-Балте с НПЗ и другими рекреационными нюансами, столь обычными у капиталистов, «баальшая» проблема. Поэтому перед выходом в дальний поход вам придется вооружиться ручкой и калькулятором, дабы не обсохнуть в самом неподходящем месте. Но в первую голову, конечно, правильно выбрать тип лодки и соответствующий «транцевый толкач».

Потому настало самое время заглянуть в наши штурманские блокноты (см. таблицу). Вывод делайте сами и всегда коррелируйте экспедиционные задачи и практические возможности.

В 14.30 останавливаемся на ланч на необитаемом островке, где всю хозяйничают чайки. На обеденный

перерыв первым причаливает алюминиевый Drive (щупает дно), потом тыкается носом в песок или гальку шведский красавец Uttern. Из рундуков (в последнем катере их восемь!) достаем походные сумки и коллективно сооружаем «бизнес-ланч».

Обычно на обеденный перекус уходит не более часа – разжигаем газовый примус, кипятим чай, режем колбасу/сыр, иногда делаем салат из овощей или едим фрукты. Остатки жизнедеятельности упрямо складываем в пластиковый мешок, хотя вокруг по большей части полно пустых бутылок, разного пластика и прочих атрибутов человеческой жизнедеятельности. К величайшему сожалению, наш «цивилизованный» соотечественник до сих пор живет по принципу маркизы де Помпадур – «после нас хоть потоп».

Город виден очень издалека – сначала это около тридцати здоровенных чадящих труб «Северстали», затем многочисленные доки и краны Череповецкого порта.

*Продолжение следует*