



По пути новгородских ушкуйников

Продолжение. Начало в №251

Андрей Великанов, фото автора и Вадима Тюрикова

Шексна и ее обитатели

Череповец – самый крупный город Вологодской области, и он стоит на реке Шексне, хотя это вовсе уже и не река, а целая 164-километровая водная система с тремя водохранилищами между Белым озером и Рыбинкой.

Но прежде всего нас ожидала встреча с местным ГИМС.

Честно говоря, уже два ходовых часа мы ощущали нечто неладное, ибо абсолютно все встреченные во-

дномоторники (что в катерах, что в надувнушках) были поголовно одеты в спасательные жилеты. «Здесь инспектора ГИМС явно не дремлют», – задумчиво произнес главный штурман Олег Зозуль. И точно – прямо по курсу, на траверсе порта стоял небольшой РИБ с красными баллонами и 75-сильным Меркури, откуда два сотрудника МЧС в форменной одежде и спасательных жилетах махали нам белым флагом.

Знакомимся – старший государ-

ственный инспектор Страхов Сергей Владимирович и инспектор Крымов Иван Александрович. Они досконально проверили документы и наличие всего требуемого спасательного оборудования. Обнаружили отсутствие конца Александрова и указали на нарушение зоны плавания – здесь следует идти вне судового хода.

Расстались мы дружно, хотя по вопросу спасательных жилетов остались при своих – череповецкие инспектора полагали, что их обязаны носить все





люди, вышедшие на воду на любых катерах и лодках. Мы же считали, что этот атрибут на катерах наших размеров должен быть одет лишь в случае неблагоприятной погодной обстановки.

Но лучше, наверное, так, чем вообще не иметь спасжилетов на борту. Кстати – после поселка Шексна этот рыжий предмет враз исчезает из окружающей картинке.

В Череповце, как и раньше на нашем пути, нет НПЗ, и тут приходится



надеяться на дружеские связи. Здесь нам помогли Володя Истомин из питерского НИИТМ 2000 (дистрибьютор Mercury в Северо-Западном регионе РФ) и Александр Гуляев из ООО «Элеон-Трейд» (дилер Mercury в Череповце). Логистикой, включая заправку топливом, обеспечивал Павел Озеров – начальник сервисного цеха ООО «Череповецкий порт».

Все идет как обычно: канистры – машина – заправка. На такие мизансцены, как правило, уходит не менее двух часов «эфирного времени». Запомните эту цифру.

За этот день экспедиция прошла 152 км, это от Рыбинской судовой верфи до порта Череповца. Названия улиц этого города звучат оригинально – К. Либкнехта (бывшая Сергиевская), проспект Луначарского (бывший Александровский). Именно так

написано на табличках. Ну где еще в наши дни можно остановиться на углу Коммунистов и Социалистической? На Коммунистах находится офис «Элеон-Трейд», где его хозяин Александр Гуляев продемонстрировал солидные рыбные трофеи Волго-Молого-Шекснинского междуречья. Правда, как опытный нахлыстовик, конкретных мест, глубин и названий уловистых мух не указывал. Видел он нас впервые, а открывать свои «хранилки» столичным акулам отечественного капитализма нынче уже не в моде.

Градообразующее предприятие Череповца – конечно же, «Северсталь», но сегодня дела тут также обстоят не шибко – увольняют персонал, продается недвижимость. Хотя в горячем цеху все еще можно заработать и по 50–70 тысяч в месяц. Так уверяют таксисты, которые за 15 минут лихой езды «заряжают» 100 рублей, что тоже говорит о многом.

Мы ночуем в 30 км от города, в деревне Мякса, на прекрасной Гуляевской базе. Здесь стартуют в Рыбинку многие любители рыбной ловли. В большинстве своем – надувнущечники. Хотя, учитывая серьезность водоема, тут обязательно должны присутствовать и всепогодные корпуса. Может, нам как-то не везет на это дело, но больше «Казанки» в тот день на берег в Мяксе никто не заявился.

Из Череповца мы вышли в 12.10 и



через 53 км подошли к шекснинским шлюзам (перепад высот 13 м). Здесь параллельно их два, то есть на шлюзовании зависнуть практически невозможно. Начали этот процесс мы в 13.20, закончили ровно через час.

В здешнем шлюзе маломерки ставят на крайние номера, ибо из ворот прет такая волна, что мало не покажется. Мы шлюзовались третьим номером (впереди стоял сухогруз и ассенизатор), и этот цунами местного значения экспедиции вовсе не коснулся.

Почти сразу за гидроузлом после кратковременной стоянки наши катера попали в серьезную передрагу – Шекснинское водохранилище не только усиленно поливалось холодным дождем, но вдобавок еще и задувал встречный ветер, который, как и положено в сказках с грустным концом, разгонял приличную волну. Без ходового тента в таких условиях делать абсолютно нечего. И у Drive, и у Uttern он входит в стандартную комплектацию, раскладывается очень

быстро и логично. Только делать это надо всегда заранее!

Зато в таких условиях, наконец, удалось сравнить ходовые характеристики алюминия и пластика. Сидеть при качке в Uttern было значительно комфортнее, корпус точно амортизировал на волне, не заваливаясь на бок ни при каких галсах. Drive так же уверенно резал разбушевавшуюся стихию, но удары волн тут были значительно чувствительнее. Поэтому в выборе корпуса для подобных экспедиций можно подходить с таких позиций – если планируете останавливаться в цивилизованных местах, то предпочтительнее будет пластик, если же ночевать на диком берегу – алюминий. По ходовым качествам и комфорту разница несущественная.

Катера четко держали курс на остров Розбуй, где предполагалось половить рыбу и совершить холодную ночевку в палатках. «Окунь тут маленький, а ночью и летом заморозки бывают!» – уверенно сказал нам на прощание в Череповце Алек-

сандр Гуляев – и как в воду глядел. Шекснинские окушки, а на десерт – ночью столбик термометра упал до +3°C. Что вкупе с пронизывающим ветром еще раз подтвердило прописную походную истину – теплой одежды мало не бывает! То же относится и к походным причиналам – палаткам, спальникам, надувным матрасикам. В процессе путешествия мы использовали палатки модели KARIBU 3 и тент-шатер, любезно предоставленный специально для этого мероприятия компанией Canadian Camper. Даже летом в этих широтах надо готовиться к серьезным испытаниям от небесной канцелярии. Желательно иметь дополнительные веревки для крепления палаток.

Хочется отметить профпригодность Uttern для спиннинговой рыбалки, здесь в кринолине есть с каждой стороны по три ступеньки, что дает возможность свободно махать «палками» двум спортсменам. Но для полноценной рыбалки в тростниках



любой подобный катер желательно еще дооборудовать малосильным мотором.

На Розбуе высокий сосновый берег, здесь есть несколько уютных бухт и стоянок, популярных у местного населения, которое не всегда убирает за собой облюбованную территорию.

За этот день было пройдено 123 км (вместе с рыбалкой) со средней скоростью 35 км/ч.

Если вы думаете, что за ночь ветер успокоился, то глубоко ошибаетесь, он только усилился и вконец обнаглел. Исходя из такого расклада, и загрузка, и отход от острова были сопряжены с определенными сложностями. Вот и получилось, что, продрвав глаза в половине восьмого, мы отошли от Розбуя только в 11 утра.

Волна здорово качает и раз за разом посылает свои приветствия на лобовые стекла и ходовой тент. Стеклоочиститель работает точно на автомобиле, но в кокпите сухо и комфортно. Спасибо скандинавским инженерам.

Вдоль границы Белозерского княжества

Ровно через час от Розбуя подходим к поселку Топорня, где начинается Северо-Двинский канал и, наверное, совсем другая Россия. Об этом явственно говорит общение с работниками шлюза на канале. Сначала оператор Таня выходит с гроссбухом и ручкой заносит туда сведения о проходящем судне, затем деловой «судопропускник» в оранжевом спасательном жилете (это официальная должность!) зачаливает твой катер. Шлюзуешься ровно час (шлюз с двумя камерами), и за это время можно вдоволь наговориться со здешними работниками, открытыми, не испорченными «цивилизацией» простыми и очень счастливыми людьми.

Шлюзы открыты для прохождения с мая по октябрь с 6 утра до 22 вечера. Сам канал был построен еще в начале 19 века (1825–1829) и являлся частью Мариинской водной системы, соединяющей Петербург с Волгой. До революции канал носил имя герцога

Александра Вюртенбергского, отвечавшего в те времена за все пути сообщения Российской империи. Сейчас тут ходят в основном туристические и прогулочные суда, поэтому движение по каналу не особенно напряженное – бывают дни, когда никто вовсе не шлюзуется. Зато вокруг очень экзотично и дивно красиво.

Через 7 км от Топорни вас ждет встреча с Сиверским озером и грандиозным Кириллово-Белозерским монастырем, который является крупнейшим монастырским комплексом России (12 га земли и 11 церквей). Недалеке от белоснежных стен есть гостевой причал, но катера бросать без присмотра не рекомендуется.

Основанный в 1397 году Кириллом и Ферапонтом, монастырь тесно связан с именем Ивана Грозного. По легенде он появился на свет лишь после молитвы в здешней обители, произнесенной родителями Грозного – Иваном III и Еленой Глинской. В дальнейшем царь имел тут собственные покои, а перед смертью принял в



Данные замеров ходовых характеристик катера Drive DC 66. (ГМ Mercury 150, шаг винта 16", в кокпите 310 кг + 40 л бензина)

Об/мин	Скорость, км/ч	Расход топлива, л/ч
1000	7.1	3.2
1500	10	4.7
2000	12	7.8
2500	14.6	12.5
3000	23.5	16.0
3500	38	20.9
4000	44	26.7
4500	51	32.7
5000	56	42.1
5500	62	56.6

монастыре постриг в иноки. Говорят, был случай, когда Грозный остался без пищи, опоздав к вечерней трапезе. «Царя мы, конечно, боимся, но бога боимся больше», – отвечали монахи. Что Грозному оказалось весьма по душе, и здешние правила он повелел распространять по всем церковным приходам своих владений.

8-тысячный Кириллов-городок принимает в сезон порядка 250 000 туристов! В основном они приезжают автобусами и улетучиваются из монастыря часам к трем по полудню. Вот тут-то и осознаешь прелести самостоятельного передвижения, особенно водным путем.

В городе можно сытно поесть и закупить продуктов. Здесь нами был отмечен самый дешевый 95-й бензин на трассе – 32 руб./л.

На обратное шлюзование и разговоры с уже хорошо знакомым и важным судопропускником ушел тот же час, а затем мы «пилили» еще полтора вверх по течению Шексны, где через 15 км после прохождения Горицкого Воскресенского женского монастыря по правому борту можно легко разглядеть высокий берег с песчаными пляжами и удобными катерными стоянками (мы насчитали их три, начиная от деревни Пружинино). Быстро расставили палатки и сварили уху прямо напротив бакена под номером 43.

Ну и какая дикая стоянка может обойтись без пионерского костра? Когда загадочные отблески пламени

то и дело пускаются в пляс по уснувшей воде, кустам молодого олешиника и нашим усталым катерам, что на этот раз воткнулись носом в шекснинский песок прямо в десяти метрах от вечернего стола.

Когда-то здесь проходили границы Белозерского княжества, затем тут же орудовали ушкунники, а вот теперь сидим у костра мы – микроскопические частицы вселенной. Глядя на неровные языки пламени всегда задаешься вопросом – кто ты и зачем пришел ты сюда, в этот мир...

В результате проведенных культурных мероприятий за прошедший день мы проделали всего 84 км со средней скоростью 33 км/ч.

Ночью опять было холодно, не более шести градусов тепла. Я очень комфортно спал в кокпите Uttern, а Вадим Тюриков в Drive – еще одна маленькая прелесть, которую может принести тебе правильно подобранная лодка. В кокпите «62-го» есть все необходимые приспособления для почти королевского отдыха двух взрослых персон. А наглухо задраенный ходовой тент всегда уберезит вас и от злющих комаров, и от дождя. У Drive и вообще полностью автономная каюта с задвижной дверью, которая служит также палубным трапом.

Уже с семи утра следующего дня (это было 11 июля) солнце нещадно принялось за свою обычную летнюю работу, и обитателям палаточного лагеря ничего не оставалось делать,

как выбраться на свет божий и приступить к водным процедурам. Вода в Шексне около +22°C.

С катерно-яхтенной рекреацией в Белозерском княжестве просто труба – за двое суток пути мы встретили лишь шальную надувнушку (дед с внуком в спасжилетах), «Казанку» без булей (два серьезных мужчины в телогрейках) с неопознанным «китайцем» на транце, крохотную одномачтовую яхту «Фрам» да парусный тримаран со странным именем Caribbean Crab. Вот вам и весь Белозерский яхтинг!

В 11.30 дошли до истока Шексны на Белом озере. Там из воды видны остатки разрушенного храма Рождества Христова (дата постройки 1780–1790), больше похожие на гигантскую скалу, возвышающуюся над водой. Местами здесь еще сохранилась лепка, деревянные балки и даже фрагменты фресок. За три столетия время и вода не смогли окончательно превратить храм в руины.

В результате затопления южная стена здания оказалась в воде, поэтому процесс разрушения здесь идет намного быстрее, чем с северной стороны, где часть постройки осталась стоять на небольшом островке земли. Храм ушел под воду в 60-х годах прошлого века при строительстве современного Волго-Балта. Сам Белозерск (один из старейших городов России, упоминался в летописях еще в 862 году) находится километров в 10 от

устья Шексны и хорошо виден от уми-рающей церкви.

Белое озеро входит в десятку круп-нейших озер Европы, в его акваторию впадает 60 рек, а вытекает лишь одна Шексна. Оно довольно мелководное (максимальная глубина 5 м) и с дав-них пор славилось своим дурным нра-вом. Его название произошло от беле-сого цвета воды, что всегда случается в периоды волнения.

После обязательного купания в священных водах мы поворачиваем вниз, в обратный путь. Погода и на-строение позволяют сделать очеред-ные измерения (см. таблицы), из ко-торых читателю сразу станет ясно, что лучше – давить на гашетку или идти на малых оборотах.

В деревне Аристово увидели пер-вых четырех коров – и это почти за 1000 км водного пути! Наверное, и тут все жители работают программис-тами и веб-дизайнерами.

В 18.50 причалили уже в навек родном Череповце. За день прой-дено 210 км со средней скоростью 38.5 км/ч. Время в пути 7.5 ч (в дви-жении 5 ч 27 мин).

Прямо напротив Череповецкого порта на воде стоит плавучая гости-ница «Петр Первый». Когда-то кра-савец лайнер бороздил волжские про-сторы, сейчас – встал на прикол на центральной набережной Череповца. Здесь можно комфортно отдохнуть в удобных каютах-номерах и сытно

поесть, что мы, конечно, и сделали. В придачу здесь гостеприимный и вни-мательный персонал, что в провин-ции бывает пока еще редко, и очень разумные цены. Отличное место для подготовки нашей команды к решаю-щему броску на Москву.

12 июля экспедицией был покорен рекорд по километражу – от Чере-повца до порта Снятино мы накру-тили 293.7 км со средней скоростью 45.8 км/ч и были в пути 9 ч (в дви-жении – 6 ч 25 мин). Возле Рыбин-ска нас снова остановили сотрудники ГИМС, проверка докумен-тов заняла около 5 минут. Очередная заправка топли-вом прошла в знакомом яхт-клубе «Бухта Коприно», на все про все у нас ушло 20 минут. Далее опять шла ди-кая ночевка и уже традици-онный сбор-разбор палаток – кстати, для наших KARIBU это не проблема, даже если путнику предстоит одна но-чевка. Разборка-сборка па-латки занимает около 5 ми-нут, сам процесс интуитивно понятен и прост.

13 июля был прой-ден последний отрезок до Дубны – это 71 км, которые мы прошли со скоростью 50 км/ч – вот что значит по-настоящему торопиться домой!

Меня могут спросить – ну зачем было тащиться в такую даль на кате-рах? Ответить сходу, наверно, не по-лучится, ведь нынче можно и вовсе из дома не высовываться и сутками си-деть «на компе». Но для странствующих натур такое путешествие просто необходимо, только на катере за столь короткий срок можно внимательно перелистать страницы собственной истории, окунуться в другие взаимо-отношения и мировосприятия, без поводырей и настоятелей вдохнуть настоящую Русь! ✳

Данные замеров ходовых характеристик катера Uttern T 62. (ГМ Mercury 150, шаг винта 15", в кокпите 450 кг + 100 л бензина)

Об/мин	Скорость, км/ч	Расход топлива, л/ч	Коэффициент полезности (скорость / расход топлива)	Трим
1000	8.7	2.9		
1500	11.2	4.9		
2000	13.5	8.5		
2500	18.0	12.3	1.463	
3000	28.3	16.4	1.726	
3500	38.5	20.0	1.925	средний
4000	45.2	25.2	1.8	
4500	52.5	32.2	1.63	
5000	58.2	40.4	1.44	максим.
5500	62.8	52.0	1.21	
5750	65.0	54.0	1.24	
5900	67.0	54.0	1.24	

