

# 1000 верст и двое суток хода

## От Сургута до Урала и обратно, или Проект № 920

Андрей Великанов, фото автора и участников экспедиции

Окончание. Начало статьи о путешествии по Оби на специально созданном с учетом сложных условий этой великой реки катере под условным названием «Проект № 920» — в предыдущем номере «Катеров и яхт» (доступен также на веб-сайте [www.katera.ru](http://www.katera.ru)).

### Нижнеобский судовой район

После впадения Иртыша правый берег Оби становится все выше, тут и там появляются крепкие поселки с яркими железными крышами и дорогими машинами у палисадинок. История многих из них корнями уходит еще в XV–XVI вв., когда князья московские к своим титулам обязательно добавляли «обдорские» и «югорские». Ведь до Ермака Тимофеевича край вокруг Оби назывался Обдорским.

Кирпичный, Кедровый, Горнореченск, Карымкары, Малый Атлым, Белые Яры, Сотниково, Октябрьское, Андра...

Все встреченные по пути маломерные суда были родом из СССР, хотя подвесники нынче на Оби уже сплошь импортные: практически фифти-фифти Мерсу и Yamaha. Местный люд ловит рыбу сетями, неводами, поставушками и прочими мало-спортивными орудиями. Да и вообще использует катера и лодки исключительно в «производственных» целях. Забегая далеко вперед, отмечу, что за все 2500 км

маршрута нами был замечен только один праздничношатающийся катер (таскающий воднолыжника без спасжилета на Оби) и одна «Казанка» со спиннингистами по щучьему делу (на Ляпине).

Все главное судоходство в Обском регионе — баржи всех типов, МРС и разномастные паромные переправы. Ну и, конечно же, в районе населенных пунктов можно увидеть лодки типа «Казанка», «Крым», «Прогресс». Удивительно, но практически нигде нам не встречаются надувные борта. Про парусные яхты и вообще вспо-

минать не будем: в этих местах, наверное, легче увидеть космический корабль, чем парусник.

Мы разбиваем палаточный лагерь чуть выше Кедрового (85 км ниже слияния Иртыша с Обью). Пока идем неплохо: за 14 июля преодолели 447 км; максимальная зафиксированная скорость составила 72,7 км/ч. Время в движении 7,53 ч, время стоянок 5,08 ч, средняя скорость в движении 56,6 км/ч, скорость с учетом стоянок 34 км/ч.

Моросит дождь, людей повсюду долбят комары и мошка, и практически на каждый заброс вертушки пятого номера главный экспедиционный рыбак Андрей Григорьев вытаскивает из реки или килограммовую щучку, или трехсотграммового полосатика — окуня. Затем на костре варится королевская уха, и после стопарика бодряжки, под взлетающие высоко в небо искры, легко мечтается о всемирном равенстве, братстве и счастье.

Встали мы в шесть утра и около восьми вышли на воду. Словно в знаковом фильме Михалкова, по правому берегу широченной Оби вырастает хорошо смотрящееся с воды городское поселение Октябрьское (62° с. ш.). Сейчас здесь проживает 3500 человек. Когда-то при «проклятом царизме» оно называлось Кондинское Березовского округа Тобольской губернии. Бывший центр мансийского Кондского княжества (XV–XVI вв.). Прямо в Обь глядятся аккуратненькие «луковки» Свято-Троицкой церкви, которая вновь распахнула двери прихожанам в этом году. История ее очень символична: сначала здесь был Кондский Свято-Троицкий монастырь, с 1844 г. при нем открылась школа для остяцких и русских детей. С 1891 г. это уже женский монастырь, который был прикрыт в 1918 г. красноармейцем П. И. Пейселем (отряд красных пришел сюда на пароходе «Красная звезда»), но просуществовал еще до 1930 г., когда закрылся уже навсегда.

Свернув в Алешкинскую протоку в 11.20, экспедиция достигла Приобья — последней точки наземной связи с цивилизацией. Там заканчиваются автомобильная и железная дороги. Дальше на нашем пути все продукты, товары и услуги будут значительно дороже, да и вся прочая жизнь перейдет в

совершенно иное измерение, где любой путешественник словно попадает в параллельный мир.

В районе начала Алешкинской протоки, где на противоположном берегу стоит поселок Андра, через Обь идут 18 магистральных трубопроводов, уложенных дюкерным способом.

В Приобье нас ожидает очередная муторная многочасовая заправка и расставание с одним участником — Димой Щербинкиным — и гидроциклом (так было запланировано заранее).

### Лодочная станция и Меншиков с Троцким

Приобье запомнилось мне не обилием заморских продуктов в магазинах, не дорогими кирпичными домами селян и не белоснежным храмом Симеона Верхотурского. Здесь существует совершенно удивительная лодочная станция.

В отличие от подобных стоянок в других уголках России, тут все чистенько, аккуратно, и, что самое удивительное, как ни води глазами по сторонам света, не найдешь массы уродливого железа или мусора.

Проход на боны осуществляется через будку сторожа, расположенную на значительном возвышении. Так ему видно всё и вся в округе. Внутри будки уютно, словно дома, на стене доска с номерами мест и ценник на услуги. За мотолодку с двигателем до 75 л.с. хозяин платит 4500 руб. в год, свыше 75 л.с. — 12 000 руб., подъем судна обойдется в 1000 руб.; суточные за мотолодку — 100 руб.

Всего на учете 327 бортов, «Вихрь» — 1 штука, 10 катеров. Катерами сторож Владимир Кузьмич называет корпуса, произведенные после развала СССР. Один «Салют», один Wellboat, один Silver — больше найти новодела я не смог.

Кузьмич живет в Приобье уже 46 лет, на станции получает 14 000 руб. в месяц, пенсия 27 000 руб., в общем, жить можно.

«Как люди выживают на Большой земле? — то ли спрашивает, то ли просто



размышляет вслух Кузьмич. — У нас тут газовики зарабатывают по сто тысяч в месяц, да еще рыбы наловят, ягод собирают. И чего народ в города прётся?»

Заправлялись мы в Приобье очень долго. Зато насмотрелись на купающихся местных детей: температура воздуха была под тридцать и воды верных двадцать пять.

Кроме бензина и продуктов, на борт взяли трех человек из Троицка Челябинской области. Они тоже идут на Приполярный Урал.

Ребятам приходится сидеть на палубе и покорно глотать брызги от волн и регулярно получать в лица струи дождя. Погода на Оби меняется, точно настроение красотки перед танцами в деревенском клубе.

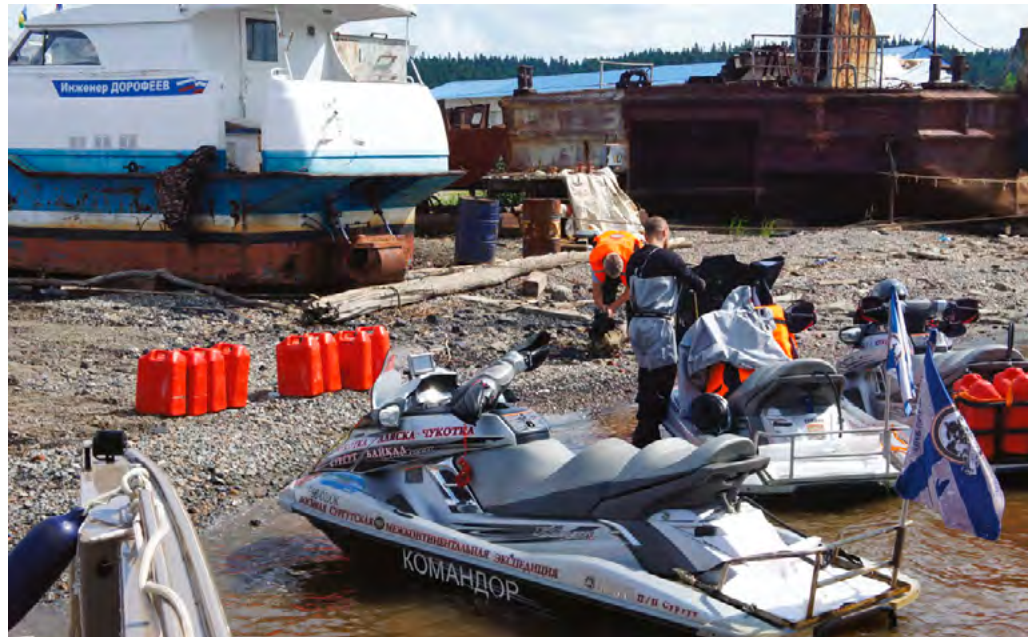
В 45 километрах ниже Приобья начинается Малая Обь, по ней нам надо спуститься на север 100 км, а затем ровно в обратном направлении подняться по Северной Сосьве. Идем неширокой протокой через Новинскую и Ванзатур. Конечно, жалко, что никто не придумал прорыть канал между Верхними Нарыкарами на Оби и Игримом на Сосьве, расстояние всего пара десятков километров. Вот и приходится наматывать лишних двести!

Ночуем мы уже на Северной Сосьве, в 781 км от Сургута. Это километрах в двадцати севернее Игрима.

Безусловно, Северную Сосьву знает каждый грамотный россиянин по картине В. И. Сурикова «Меншиков в Березове». Когда-то эта река была знаменита сосвинской селедкой (ее регулярно поставляли к царскому столу, а на Ялтинской мирной конференции вкусовые качества рыбки высоко оценил привередливый Черчилль).







Сейчас Березово — районный центр в 400 км от Ханты-Мансийска. Территория района по площади превосходит Ленинградскую область! В 1724 г. по указу Петра I на берегу Сосьвы был заложен острог для особо опасных государственных преступников.

Сидели тут и шведы, плененные под Полтавой, и князь Дмитрий Ромодановский, и первый губернатор Санкт-Петербурга, генералиссимус и светлейший князь Александр Меншиков (в Березово он и скончался в 1729 г.), и князь Алексей Долгоруков (умер здесь в 1734-м), и вице-канцлер Российской империи граф Андрей Остерман. Мотали срок в поселке и декабристы, и революционеры, а Лев Троцкий умудрился даже отсюда сбежать. Хроники тех лет утверждают, что будущему лидеру мировой революции для этого хватило 50 руб. ассигнациями и трех оленей проводнику, что доставил его до Урала. После большевистского переворота Березово пришло в упадок, и только в середине прошлого века, с открытием газового месторождения, жизнь в поселке постепенно налаживалась.

По берегам Сосьвы растут сибирские кедры и могучие лиственницы. Ребята из нашей бригады опять в три заброса наловили море щук и окуней, и челябинец Володя сделал вкуснейшее хе.

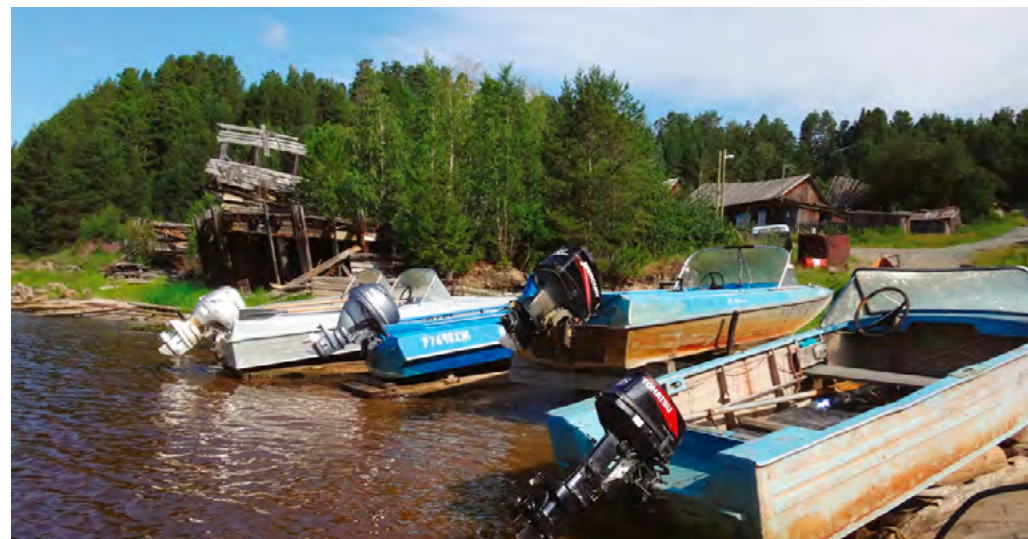
По палаткам моросит дождь, но он совершенно не страшит сосьвинских комари-

ков, жаждущих воткнуть свой остренький хоботок тебе прямо в губы.

Из-за задержек в пути суточные цифры GPS в этот день похода оказались похуже. Время в движении 7,07 ч; время стоянок 6 ч, средняя скорость в движении 51,6 км/ч, средняя скорость с учетом стоянок 29,8 км/ч.

### Саранпауль — ворота на Приполярный Урал

Как обычно, Suzuki громко рыкнул тремя сотнями «лошадей» в восемь утра. Принципиальное отличие сегодняшнего утра лишь в том, что реку плотно запеленал «синий



туман», по крыше рубки стучал крепкий дождь, и приходилось очень внимательно следить за приборной панелью, чтобы не выскочить на мель или не заехать не в ту протоку. Утром мы поели наваристую уху из щуки и окуня, и на душе были очень приятные воспоминания от сытного завтрака.

Хотя ночь я провел в ходовой рубке и явно промахнулся с таким решением. Наполненный с вечера бензобак травил так, что пришлось распахивать окна, где своего часа дожидались комары и мошка. Как обычно и бывает в отечественном судостроении, недостаток внимания к деталям вылезает наружу в самый неподходящий момент. В дальнейшем эмпирическим путем нами было установлено: штатный бак катера можно безбоязненно заполнять на 80%, если залить больше — в ходовой рубке начинается совсем не нужная бензиновая ароматерапия.

В этих местах Сосьва течет в долине Малой Оби (до нее не более 30 км) и раз-



ливается почти на километр; вокруг много островов, проток. Сплошное царство воды. Лодка или катер здесь гораздо нужнее автомобиля, ведь река не только главная дорога, но еще и кормилица. Местные ее знают, как свои карманы, ну а залетным пилотом как подфарит.

В такой ситуации совсем неудивительно было потерять гидроциклста Григорьева в районе города газовиков Игрима («тетеревиный ток» в переводе с языка манси). Но, спасибо нашему национальному достоянию — «Газпрому», ЗГЗ здесь есть практически всюду, и буквально за пятнадцать минут и пять телефонных звонков отряд полностью восстановил свой численный состав.

Около Игрима даже приходится сбрасывать скорость, настолько здесь интенсивное судоходство. Паромы, баржи, буксиры, «Казанки», «Крымы» — все вдруг вываливается тебе в лоб или поперек судового хода! На 5-м речном канале УКВ-станции слышны постоянные переговоры. После безмятежного скоростного судовождения на Оби начинаешь лихорадочно вспоминать «Справочник штурмана», где четко написано: правый бакен вниз по течению — красный, левый — белый.

Но дай бог их просто увидеть в дожде и тумане! Приходится просить пассажиров внимательно смотреть по сторонам и в случае опасности громко кричать. Как я уже упоминал, резко маневрировать грузовой «аппарелью» на скоростях выше 50 км/ч нужно очень аккуратно.

Анеева, Сартыния, Сосьва — на 200 км петляющей реки всего три населенных пункта.

Через 10 км после поселка Сосьва (по GPS — 984 км от Сургута) в одноименную



Небо постепенно разъяснилось, и в два часа дня Сургутская экспедиция прибыла в главный порт Приполярного Урала с востока — Саранпауль.

Вот окончательный приговор моего GPS: суммарное время в движении 22,05 ч, время стоянок 13,56 ч, средняя скорость в движении 51,4 км/ч, средняя скорость с учетом стоянок 31,5 км/ч. От Сургута пройдено 1135 км за два с половиной ходовых дня.

### Бог по фамилии Проводников

реку впадает ее главный ее приток — Ляпин (длина 151 км, из них 149 судоходны).

Мы уже прошли по Северной Сосьве 340 км, усталости у меня нет совсем, в отличие от водных байкеров, которым каждые два часа обязательно нужно взять тайм-аут и перевести дыхание. Вот что значит хорошее и правильное судно для дальних походов.

Ляпин значительно мельче Сосьвы, и на датчике глубины все чаще пляшут весьма тревожные для дейдвуда 300-сильного Suzuki значения 0,7–0,8 м. Приходится в шесть глаз следить за судовым ходом, где красные бакены заменены на использованные газовые баллоны. Как потом оказалось, это сделано для более безопасного прохождения мелких участков баржами, которые то и дело наваливаются своей массой на бакены.

По пути обгоняем баржу, битком набитую квадроциклами и байкерами. Они уже двое суток в дороге от поселка Приобье. Через сутки вместе с ними нам предстоит двинуться в сторону Уральских гор.

Саранпауль — город торчащих в ненужных местах гвоздей, палящего солнца и злобных комаров, умудряющихся куснуть тебя даже под струями душа. Поселок был образован почти 150 лет назад коми-зырянскими, спустившимися с Уральских гор; они спасали оленей стада от «копытки». Живут зыряне в трехтысячном Саранпауле и поныне, на улицах всегда можно встретить женщин в традиционных головных уборах баба-юрах. Но главные действующие лица, конечно же, манси и ханты. Как говорят в поселке, им можно не работать: государство выделяет бесплатное жилье, выплачивает хорошие пособия при бракосочетании и рождении ребенка.

Манси всего 12 500 на земле, в Саранпауле их 558. У них наблюдается очень высокий уровень суицида, ибо сама жизнь воспринимается ими как праздник, а физическая смерть не представляется чем-то ужасным и трактуется этим народом как переход в другой мир. Губернатор Комарова или президент Путин для них почти что открытый космос, настоящий





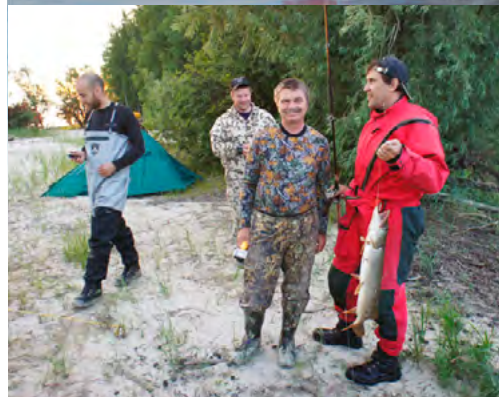
сегодняшний бог — это боксер Руслан Проводников, тоже манси.

Хоть почти все встреченные жители Саранпауля убеждали меня, что работы в поселке нет, но по кирпичному зданию школы на 400 детей, добротным жилым домам, ассортименту продуктов в магазинах и автопарку можно было предположить: на берегах Ляпина живут совсем не бедные люди.

«Жить можно, — как сказал мне на пирсе сторож ГСМ Петро, — тут же ягоды, грибы, рыба, лосяки бегают, главное — не лениться».

### Пропуск на Приполярный Урал, или мотолыга forever

Североуральская экспедиция АН СССР была создана в 1925 г., а двумя годами позднее геолог А. Н. Алешков предложил назвать северную оконечность Уральских гор Приполярным Уралом. Тут находятся не только кварцевые жилы и золотоносные ручьи, но и высшая точка Урала — гора Народная (1895 м). И совершенно неудивительно, что здешние леса, тундры, субальпийские луга манят к себе массу бродяг и искателей всевозможных приключений. Еще Наполеон верно подметил про такие места: «В России нет дорог, а только направления». Те, кто побогаче, прилетают сюда вертолетом, ну а обычный люд — кто пешком, кто на рафте или байдарке, кто на квадрике, машине «Урал» или «бронне» добираются сюда в любое время года. 80 км от Саранпауля — всего делов-то! «Броня», или мотолыга, — это всемирно известный многоцелевой транспортер МТ-ЛБ (высота 1,865 м, длина 6,454 м, ширина 2,85 м, объем кузова 7,3 куб. м). Когда-то выпускался Харьковским тракторным заводом и был принят на вооружение в ВС СССР ровно 52 года назад.



Максимальная скорость 61 км/ч, объем топливного бака 550 л (где-то на 400 км пути). При плотной посадке на «броню» влезет минимум человек десять, и если с тобой рядом повар и экспедиционные продукты, то время в пути никто не считает (мы прошли нужный отрезок за 18 часов с одной ночевкой на базе Золотошор). Так же, как никто не обращает внимания на постоянные поломки мотолыги (скидает аккумулятор, не поступает топливо, рвется ремень генератора). Прежде чем начинать ремонт, основательный во всех направлениях, повар Дима достает правильную водку и нарезает толстыми пластами сыр и копченую колбасу, все неторопливо выпивают, вдумчиво и со знанием дела рассуждают о мировых проблемах.

— Во всем виноваты пендосы! — уверенно говорит Костя из Ханты-Мансийска. (Обладание Jeep Grand Cherokee и iPhone 6S его ничуть не смущает.) — Американцы виноваты за все наши беды, блин, включая дороги!

— А я голосовать буду только за коммунистов! — шепелявит беззубым ртом водитель МТ-ЛБ Лёлич (Петро). — Американцы тут ни при чем — во всем виноваты гэби-

сты. Терпеть не могу пендосов, что сперва иконы дружно топтали, а нынче со свечкой в руках поближе к попам на службах протискиваются.

Лёличу верить можно: ему 66 лет, жене — 37, старшей дочке — 38, а младшей — полтора.

— А я пью либо «Белугу» за 1100 руб., либо экспортное «Балтика 7»! — удачно встречается в разговор капитан баржи Игорь.

— Говно эта твоя «Балтика»! — вступает учитель физкультуры из саранпаульской школы Леша Хатанзеев. Ему 24 года, и алкоголь он принципиально не принимает. — Плеснули мы такую «семерку» на каменку в бане, так потом месяц проветривать пришлось — химия одна!

— Нельзя ли было починить технику заранее? — интересуется у Лёлича трезвый сургутский киношник Паша.

— На...уя? — удивляются местные хлопцы, — мы что, плохо едем?!

Движемся мы действительно капитально, когда мотолыга идет под гору, то Лёлич гонит всех с «брони»: в тормозах дед совершенно не уверен, и на спуске от них валит такой сизый чад, что у водителя слезятся глаза.

Параллельно с мотолыгой в сторону горы Народной движутся еще автомобили «ГАЗ-66» и «Урал». Какая-то техника застревает в грязи, ее вытаскивают, она опять вязнет. Периодически пути мотолыги и автомобилей пересекаются, затем расходятся по разным тропам. В принципе, никому из сидящих на «бронне» не ясно, куда мы едем и когда туда доберемся. Порою кажется, что не ясно это и старому Лёличу.



На одном из таких направлений «ГАЗ-66» подстерегала очередная чавкающая «ямка».

— Два дня назад я тут пять часов сидел! — в полуметре от жижи, с какой-то непонятной радостью, объявил нам водитель авто Илья Тимофеев. Не дав опомниться, он с уверенностью камикадзе нажал на газ.

Когда через два часа, срубив под проливным дождем два куба леса, мы с помощью лебедек от четырех квадранов все-таки вытащили машину, то на мой вопрос: «Не проще ли было «загатить» эту дыру?» Илья удивленно ответил: «А на...уя? Я тут раз в год ежжу...».

В его новом «газоне» между дверьми и кузовом были видны здоровенные щели.

— Это что, так прямо с завода? — поинтересовался кто-то из приезжих.



— А ты что хочешь — за полтора лимона конфетку купить? Это тебе не Ford! Если «ГАЗ» будет похож на иномарку, то хрен этот Абрамович в Лондоне будет яхту чалить!

Все до единого с этим согласились, налили водки по полной и дружно чокнулись. Загадочная русская душа, как-то уютно и тесновато ей в нынешнем сложном мире.

### Сосьвапромгеология

В советские времена это было весьма преуспевающее и градообразующее для Саранпауля государственное предприятие. В 1996 г. оно было преобразовано в АО, где генеральным директором трудится профессиональный геодезист-топограф Андрей Андреев. Заместителем у него числится бывший успешный тележурналист с пермскими корнями Дмитрий Сотников. Пару лет назад

Андреев задумал несколько диверсифицировать работу предприятия. Запрос на «туристический продукт» в восточной части Приполярного Урала сформировался в основном за счет жителей Уральского региона и Западной Сибири. Им довольно просто привезти в Приобье мототехнику, откуда на барже ее доставят в верховья Ляпина. И уже из Саранпауля на своих квадрах и багги люди самостоятельно добираются до мест промежуточных стоянок. В обязанности «Сосьвапромгеологии» входит обеспечение туристов горючим, питанием и, если что пошло не так, эвакуацией поломанной техники. Плюс ночлег в Саранпауле, если он потребуется. В принципе, не так много, если учесть, что каждый из приехавших заплатил за такой пакет услуг по 60–70 тыс. руб. и еще должен был привезти собственную палатку и спальный мешок.

Я практически круглый год мотаюсь по всяким экспедициям, но такого «пакета» не встречал уже лет двадцать: стопроцентный «Back in USSR». Все было точь-в-точь как в начале девяностых, на заре раннего капитализма современной России. И лозунг Троцкого «Движение — всё, конечная цель — ничто» можно было смело вывесить над нашим базовым лагерем, разбитым на заброшенном стойбище оленеводов, где младший брат Димы Сотникова в глубокой задумчивости посасывал у костерка чубук здоровенного кальяна.

Впрочем, поговорив с несколькими участниками экспедиции, я понял, что именно на такой сервис они и рассчитывали и даже довольны происходившими тут непонятками и классической Кропоткинской анархией.



## Гора Народная. «Тут рыбы нет!»

Последующая неделя прошла в режиме нон-стоп. Очевидны были две вещи: у костра всегда можно вкусно поесть (повар Дима Сорока со своим сыном Витей творили просто гастрономические чудеса) и дольше восьми утра в палатке находиться совершенно нереально — ярчайшее солнце и жара выдавливает из укрытий даже самых матерых лежебок. Все остальное зависело от твоих пристрастий, физических возможностей и состояния автотранспорта.

Кто хотел, мог забраться на высшую точку Урала гору Народная (1895 м), кто гонял на квадраках по бескрайним тундрам и альпийским лугам. Собственно говоря, ради родео в вольном стиле на «косолопах» большинство людей тут и собрались.

Каждый вечер у костра пришедшие с гор группы (в базовом лагере на ночлег собиралось до 47 человек) рассказывали о красотах пройденных маршрутов, ремонтировали технику, заклеивали пластырем ссадины. Но техника есть техника, и Приполярный Урал ежедневно собирал дань в виде сломанных рычагов, вылетевших скоростей и покореженных колесных дисков.

Вот на крыше мотолыги Лёлич привез BRP Commander, у которого заклинило задний мост; вот Arctic Cat MUDPRO проктолога Леши из Сургута (этот парень все время надевает полиэтиленовые перчатки) вдруг оказался не полноприводным; вот Yamaha Grizzly Рыжего Игоря нашла свой камень: прощай, рычаг; вот Андрей Григорьев стучит кувалдой по квадратному диску. Кто-то умудрился утопить квадрант в речке...

Но городские жители именно за этим сюда и ехали: повозиться в грязи, поломаться на переправах и подъемах, замерзнуть на перевале, а потом согреться у костра, половить рыбу, взглянуть украдкой на звездное небо, где всегда хорошо различим Млечный путь и там и сям тебе загадочно подмигивают таинственные планеты. Для работника офиса или сетевого магазина, наверное, это и есть романтика.

Вот и опять повар Дима приготовил шикарный борщ с олениной. Ему 41 год, бывший мент, Путин его «отправил на пенсию» шесть лет назад. Выработал 15 300 руб.,

и приходится работать еще пожарным за 34 000 руб. Плюс три охотничьих участка (соболь, лось), заготовка рыбы — жить в Саранпауле можно.

Приехавшие несколько позже московские рыбаки Олег Алексеев и Володя Габелев сразу устремляются со спиннингами на Манью. По красоте речка не уступает подобным на Аляске или Камчатке. Чистейшая изумрудная вода, хорошо выраженные галечные косы, ямки до полутора метров глубиной. Просто классика спортивной снасти: нахлыста или спиннинга. Ан нет, ни у москвичей, ни у меня (на мушку) за много часов забросов не случилось ни одной поклевки. Хотя по теории в Манье должно быть полно хариуса и тайменя.

Ничего не поймали мы и за два дня сплава на рафтах по этой же речке (налим, добытый веслом (!) Лешей Хатанзеевым, не в счет). Хотя упорно ловили в четыре спиннинга и один нахлыст.

Несколько позже, в Саранпауле, ситуацию с рыбалкой в Манье пояснил местный натуралист Усик Маркосян. По его мнению, виной тому две причины: браконьерство и золотые прииски, замутившие все нерестовые места в реке. Ведь для добычи одного килограмма золота требуется промыть около 1000 кубометров грунта.

По поводу браконьерства замечу: за 16 дней в ХМАО дичи мы видели очень мало и за весь долгий маршрут по трем рекам не встретили ни одного катера ни Рыбинспекции, ни МЧС. Наверное, так же, как и в Сургуте, никому в этом году не выделили бензина...

## Два дня ходу — и всего делов!

Со сплава в поселок я вернулся в четыре утра, уже ярко светило солнце, и во дворе дома, где пришлось поставить палатку, встретил москвича Олега Алексеева.

— Саранпауль — это полный пипец! — он в буквальном смысле бросился мне на шею.

То ли это относилось к рыбалке, то ли к тому факту, что когда он вышел по малой нужде во двор, кто-то лег в его кровать, — не ведаю. Да и некогда было разбираться: на сон мне оставалось всего три часа. Как вы уже, наверное, заметили, если позволяет



погода, у командора Прудникова железное правило: выходить на маршрут не позже восьми!

От Саранпауля до Игрима как одно мгновение пролетели 330 км. За неделю Ляпин здорово обмелел, и я три раза вылетал на мель. Но снимался сам, немного подняв работающий мотор. До Приобья накрутили еще пару сотен километров. Там опять заправились и отправились на ночевку под высокий обский берег чуть южнее уже хорошо знакомого поселка Октябрьское. В целом за 12 часов ходу одолели 575 км с максимальной скоростью 65,8 км/ч и средней скоростью с учетом стоянок — 50,6 км/ч.

Из запоминающихся моментов дня в глазах стоит довольно нетрезвый водный лыжник, без спасательного жилета фиртуливший на приличной скорости в районе впадения Алешкинской протоки в Обь.

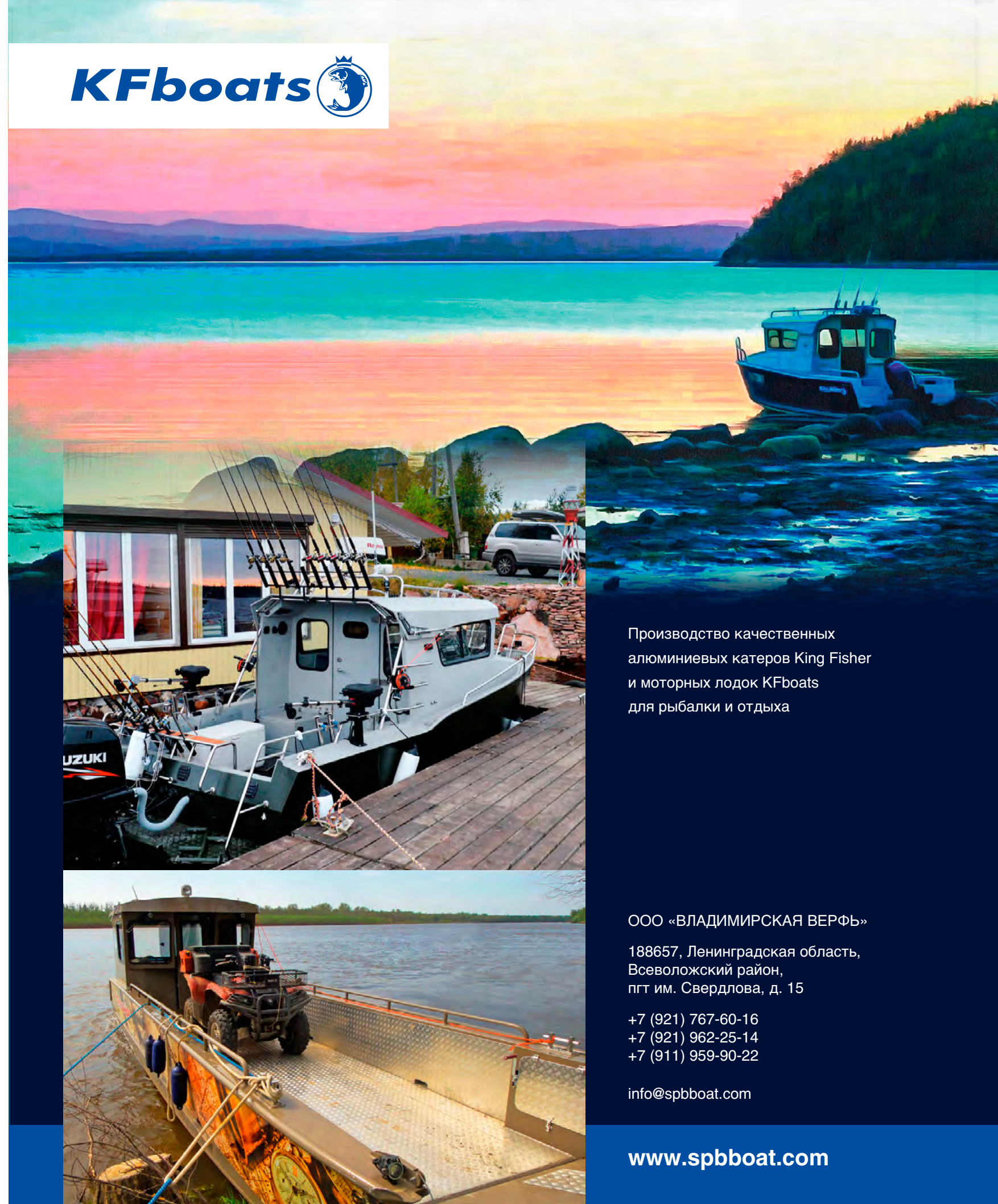
После недели цыганского табора пять наших палаток, жареная в сухарях щука, небольшой трескучий костер, хорошо сервированный стол и уютно распахнутая аппарель словно переносили тебя в пятизвездочный курорт, куда ты попал по системе «Все включено».

В последний день пути за цифрой оборотов коленчатого вала следить особо не хотелось. Проект № 920 уверенно несясь вверх по Оби. В Сургуте мы пришвартовались в 21.33, в этот раз пройдя от Саранпауля 1141 км. Средняя скорость дня получилась 56,5 км/ч, максимальная 69,1 км/ч, за день пройдено 566 км.

— Как прошли маршрут? — довольно участливо спросил сторож на лодочной стоянке.

— Да всего-то тысяча верст, два дня ходу! — весело подмигнул ему капитан «аппарели». *✍*

# KFboats



Производство качественных  
алюминиевых катеров King Fisher  
и моторных лодок KFboats  
для рыбалки и отдыха

ООО «ВЛАДИМИРСКАЯ ВЕРФЬ»

188657, Ленинградская область,  
Всеволожский район,  
пгт им. Свердлова, д. 15

+7 (921) 767-60-16  
+7 (921) 962-25-14  
+7 (911) 959-90-22

info@spbboat.com

www.spbboat.com