

НА ПУТОРАНА!

ПРОШЛЫМ ЛЕТОМ КОМАНДА НОВОСИБИРСКОГО КЛУБА ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ АВТОПУТЕШЕСТВИЙ OFF ROAD MASTER СОВЕРШИЛА БЕСПРЕЦЕДЕНТНУЮ ЭКСПЕДИЦИЮ. ЧЕТЫРЕ ПРЕВРАЩЕННЫХ В АМФИБИИ АВТОМОБИЛЯ СВОИМ ХОДОМ ДОШЛИ ДО РАСПОЛОЖЕННОЙ В ЗАПОЛЯРЬЕ ГРАНИЦЫ ЗАПОВЕДНИКА «ПЛАТО ПУТОРАНА». РАНЕЕ СЧИТАЛОСЬ, ЧТО ТУДА МОЖНО ДОБРАТЬСЯ ЛИШЬ ПО ВОЗДУХУ ИЛИ НА МОТОРНЫХ ЛОДКАХ.

ТЕКСТ: СЕРГЕЙ КОРЗЕННИКОВ ФОТО: АВТОР, ОЛЬГА ПОДКОПАЕВА И АЛЕКСАНДР СОРОКИН

«ТУДА ДОРОГИ НЕТ»

Хотя за плечами у них уже были экспедиции по Монголии, Алтаю и Саянам (см. статью в «ПП4x4» № 5 за 2012 г.), им многие говорили, что мечтать о плато Путорана, конечно, не вредно, но бесполезно. «Однако нам чем больше мечталось, тем больше хотелось, – шутит теперь руководитель экспедиции “Плато Путорана 2012” Олег Булгаков. – Наш опыт преодоления непроходимых участков еще больше укреплял общее желание попасть туда, куда “дороги нет”»!

Но одного упрямого желания для серьезной экспедиции недостаточно. А потому участники будущего рейда перелопатили горы литературы, опросили всех, кого только могли, об этой территории. «Более того, – говорит глава клуба Валентина Куликова, – нашу традиционную зимнюю автоэкспедицию “Метель” мы посвятили поиску путей проникновения на плато. И мы обязательно нашли бы эти пути, но

нам помешал трагический случай, произошедший в той “Метели”. Напомним, что 2 января прошлого года во время автоэкспедиции «Метель-2012» скончался основатель клуба Off Road Master Игорь Куликов, заслуженный путешественник, мастер спорта по автомобильному туризму.

АВРОРА, GREENLINE, ЛУИЗА И АВОСЬ

В итоге, ключом к решению задачи стала относительно давняя совместная экспедиция «Шинтоп-трофи» новосибирцев и приморцев летом 2010 года. Тогда три автомобиля, переделанные в амфибии, прошли по Колыме от Магадана до Амбарчика. Детально изучив опыт колымской экспедиции, команда будущих покорителей плато решила идти таким же способом: там, где дорога, – идем по дороге. Там, где вода, – по воде! Но как это будет выглядеть на практике? Как Unimog-404 и другие внедорожники поставить на воду и прочесать водным путем около двух тысяч километров?! На изыскание ответов ушел год.

Конечно, сибирякам случалось строить вездеходы из обычных автомобилей, но вот до амфибий в строгом понимании слова дело не доходило. Зато у Валентины Куликовой, прошедшей со своим супругом свыше тысячи километров по Колыме, имелся опыт постройки «водоплавающих» средств передвижения и хождения на них по рекам. «Мы до последнего винтика изучили “Авось”, на котором Валентина с супругом участвовали в колымской эпопее, – поясняет участник экспедиции Алексей Зуев. – И когда сами занялись «кораблестроением», за основу взяли часть конструкции “Авося”».



Уже в июне, буквально за месяц до старта экспедиции «Плато Путорана 2012» состоялись первые ходовые испытания четырех амфибий. «Флагманом» с гордым именем «Аврора» стал Unimog-404 Олега Булгакова. Далее в строй вступили построенный на базе Toyota Land Cruiser 78 «Greenline» Алексея Зуева и обновленный «Авось» Валентины Куликовой. Особняком в этом ряду смотрелась «Луиза» Сергея Гриднева. Внимательно приглядевшись, можно было обнаружить, что «Луиза» не что иное, как хорошо известный всем ЛуАЗ. Забегая вперед скажем, что «Луиза» произвела фурор среди автолюбителей Норильска, и они уговорили Сергея продать машину по завершению экспедиции.

Первые «заплывы» техники показали, что к серьезным испытаниям она готова. Готова была и команда, которой буквально через месяц предстояло опровергнуть доводы пессимистов и скептиков.

СКВОЗЬ ДЫМ И ГНУС

Старт экспедиции состоялся 16 июля на площади перед Вознесенским собором Новосибирска. Проводить смельчаков, представлявших Алтайский край, Красноярск, Новосибирск и Омск, помимо родственников и знакомых пришли представители практически всех новосибирских автоклубов. Короткая церемония представления членов экспедиции, традиционные напутствия и белая зависть тех, кто остается дома...

Путь от Новосибирска до деревушки Погодаево Енисейского района Красноярского края, где сразу по прибытию началась подготовка к водному участку маршрута, по сибирским меркам ко-

роткий – чуть более тысячи километров. А потому останавливаться на таком пустышке не будем. Совсем другое дело – две тысячи километров вниз по Енисею до порта Дудинка!

В кратчайшее время на удивление местному погодаевскому люду на берегу великой реки четыре внедорожника чудесным образом преобразились в амфибии. У каждой – подвесной мотор да еще и штурвал кроме привычной баранки! Пятым «судном» в этой необычной флотилии стал плот, на котором находились запасы горючего, продовольствие, камбуз и палатка.

Минувший июль в Сибири был на редкость жарким. Порой столбик термометра добирался до сорокоградусной отметки. Дождей практически не было. По обоим берегам Енисея полыхали таежные пожары, дым от них стелился по реке. Видимость порой не превышала двух десятков метров. Но, невзирая на метеоусловия, вояку свирепствовали мошкара и оводы. «Тут залезть бы в воду и сидеть, не вылезая, – смеется Валентина Куликова. – Но такой роскоши мы не могли себе позволить – каждый час был на учете. Ведь на руках у нас были билеты на самолет из Норильска в Новосибирск. Опоздание на рейс в наши планы не входило».

ИДЕМ В СВЯЗКЕ!

Сразу возник вопрос: как идти? Либо каждый, придерживаясь общего строя, плывет сам, либо все «единицы» цепляются друг за другом и движутся за головной амфибией, которая выступает в роли буксира для всего каравана. Как показали непродолжительные «маневры», последний вариант ока-

зался наиболее подходящим: во-первых, экономилось топливо, а во-вторых, такой порядок давал возможность отдыхать тем экипажам, которые не ведут караван.

Появление на реке связки-гусеницы из четырех машин и плота немало озадачило команды проходящих судов. «К счастью, у нас была судовая радиостанция, благодаря которой в скором времени, наверное, все суда от Енисейска до Дудинки знали, что вниз по течению идет “плавающий цирк”, – комментирует енисейскую эпопею Сергей Гриднев. – Нас абсолютно не обидел наш “цирковой” статус. В глазах речников мы вероятно так и выглядели. Зато едва ли не все суда, что встречались на нашем пути, помогали пройти наиболее сложные участки реки. Были моменты, когда судно полностью останавливалось, чтобы дать нам дорогу. Это дорогого стоит...»

ОТ БАКЕНА ДО ТОПЛЯКА

На четвертые сутки движения по Енисею случилось первое серьезное испытание: караван подошел к знаменитому Осиновскому порогу. Судовой ход на нем сужается до 50 м. Скорость реки, местами «вскипающей» на гигантских валунах, достигает 18 км/ч плюс свальное течение, которое легко может выбросить за пределы фарватера, а там обмелевший из-за жары Енисей скалился острыми валунами. Напорись на такой – свершится непоправимое. После короткого совещания решили проходить порог поодиночке, придерживаясь береговой линии. Лишь «Луиза» в последний момент рискнула двинуть по фарватеру. И ей это удалось! «Счет шел на секунды, – вспоминает прохождение порога Валентина Куликова. – Времени для манев-



ПЛАТО ПУТОРАНА – сильно расчлененный горный массив, расположенный на северо-западе Среднесибирского плоскогорья. На севере и западе плато обрывается крутым уступом (800 м и более), в то время как южная и восточная части характеризуются пологими склонами. Максимальная высота плато – 1701 м. Среди высочайших вершин: горы Камень (1701 м),

Холокит (1542 м) и Котуйская (1510 м). На севере плато Путорана граничит с Таймырским полуостровом. Название Путорана в переводе с эвенкийского означает «озера с крутыми берегами». Площадь плато составляет 250 тыс. км (как Великобритания). На плато расположен Путоранский государственный природный заповедник, признанный ЮНЕСКО памятником

Всемирного наследия человечества. Плато расположено на северо-западе Красноярского края и занимает территорию Таймырского и Эвенкийского муниципальных районов. Условной южной границей плато Путорана является Северный полярный круг, поэтому район находится в зоне сурового, резко континентального климата, но в отдельных озерных долинах

(например, озеро Лама) имеется свой, значительно более мягкий микроклимат, защищенный от северных ветров. Полярный день летом постепенно сменяется на полярную ночь зимой. Весна, лето и осень укладываются в три месяца: июнь, июль, август, остальное время – зима с температурой до 40°C. В самый теплый месяц (июль) температура воздуха достигает +16°C.



рирования не было. В любой момент могло появиться встречное судно. А это дополнительное сложность. К счастью, все обошлось».

Порог миновали благополучно, можно было слегка расслабиться. На шестой день движения в целях экономии времени все согласились двигаться круглосуточно. Каждые четыре часа во главу каравана вставала новая амфибия, экипаж которой, пока остальные отдыхали, вел сцепку вниз по реке.

«С моментом, когда ночью будет светло, как днем, мы просчитались на одни сутки, – признается Олег Булгаков. – Поэтому наша первая ночная вахта (Олега и его супруги Юлии – Прим. автора.) началась в крошечной темноте, которая усугублялась плотным дымом от пожаров. Света фар нашей «Авроры» не хватало. Некоторое время шли буквально на ощупь. Едва не проглядели топляк. Спасибо Юлии, она вовремя заметила плывущую навстречу коряжину, до которой оставалось метров двадцать, не более. Неохота и предполагать даже, что бы случилось, пройдишь топляк по баллону, тем более когда под тобой пятиметровая глубина... К счастью, этого не случилось».

Немало хлопот доставляли и бакены. Зачастую свальное течение стремительно несло неторопливую гусеницу «цирка» на эти навигационные знаки. «Отбивались» от них всей командой: острые края бакенов могли запросто, как бритва, располосовать баллоны амфибий, отправив их и команду в одночасье на дно. За время движения по Енисею было четыре схватки с красными и белыми «неприятелями», которые, правда, закончились мирно: и бакены остались стоять на месте, и амфибии не пострадали.

НА ДИВО ЕНИСЕЙЦАМ

Появление необычного речного каравана забавляло не только команды встречных судов. Завидев сцепку, к ней устремлялись рыбаки, коих на Енисее немало. И всякий раз местный люд, увидев «что есть что», приходил в неопиcуемый восторг: на машинах да по реке! «Такого мы отродясь не видывали!» – восклицали пораженные увиденным енисейцы и одаряли отважных путешественников рыбой. Щука, окунь, стерлядь, осетрина – за двухнедельную енисейскую эпопею отведать довелось



ИЗ ДНЕВНИКА ОЛЬГИ ПОДКОПЕВой

3 августа. Ночь. Виден город-порт Дудинка. Идем по отдельности. Только «Луиза» и плот – в сцепке. «Луиза» слишком близко к мысу с острыми камнями. Проблему увидел Евгений (штурман на «Луизе» – прим. автора), подкорректировал траекторию движения, и мы благополучно миновали камни. Входя в акваторию порта, не обратили внимания на запрещающий знак портового светофора (да мы и не знали о его существовании!) и чуть было не столкнулись с встречной самоходкой. Но удача и на этот раз улыбнулась нам. Далее – ужин и сон...

более десятка видов рыб, коими славится река. Молва о караване шла впереди него. Зачастую целыми деревнями народ выходил на пристань и ждал, когда же появятся те, кто замахнулся на плато Путорана!

КУЛЬТУРНАЯ ПРОГРАММА

Участники экспедиции иногда от души жалели, что нельзя остановиться в исторических местах, в которые вряд ли в скором времени забросит судьба. Так, например, миновали деревню Костино, где отбывал сибирскую ссылку Иосиф Сталин. Но мимо одного знакового места экспедиция пройти не смогла. У деревни Ермаково путешественники во второй раз за время движения по Енисею сошли на берег, чтобы посетить участок заброшенной железной дороги Салехард – Игарка.

Чтобы экономить время, вылазку на берег пришлось совершать ночью. Благо

в тех краях уже царил полярный день. Светло – хоть газету читай. Утопая по пояс в траве, путешественники добрались до путей, отыскали ржавеющий остов паровоза и расположенную неподалеку «ядерную» буровую. Как известно, в так называемых «народнохозяйственных целях» вблизи Ермакова осенью 1978 года был произведен ядерный взрыв «Кратон-4» мощностью 15 килотонн. Несколько снимков на память и бегом назад – на маршрут.

Немного ранее у команды экспедиции был настоящий праздник – прохождение Полярного круга! Со столь знаменательным событием ее участников поздравил «самый настоящий контр-адмирал», роль которого мастерски исполнил Сергей Гриднев. В обязательной программе было купание в Енисее, «огненный напиток» и (впервые!) в честь такого знаменательного события – увольнительная на берег всем без исключения!

А впереди было еще четыре дня енисейского маршрута, которые, по признанию ее участников, стоили всех предыдущих четырнадцати дней. Чем караван был ближе к Дудинке, тем становилось тяжелее. Енисей здесь разливается до семи-восьми километров. Вдобавок резко испортилась погода: холодный порывистый ветер вперемешку с дождем, нешуточная метровая волна, которая швыряет амфибии, словно щепки, – все это вместе испытание не для слабонервных. Но и его команда, в которой в тот момент было четыре представительницы слабого пола, выдержала с честью.

МАТРОС ОЛЯ, БУРЛАК ЛЕНА, КОК ЮЛЯ

Надо сказать, женщины отправились в экспедицию не праздными туристками, а полноценными ее участниками. «Вся тягота и лишения на маршруте девчонки несли наравне с нами, – делится своими наблюдениями Алексей Федюнин. – Надо стоять вахту – без проблем! Кормить, поить всю команду – то же самое. Вы бы видели их, когда мы проходили речки, соединяющие озера Путорана! И бурлачили,





помогая машинам и плоту на самых сложных участках, и страховали нас, когда это требовалось. Не успеешь оглянуться – они уже в воде, тянут канат наравне с тобой. Да с такими девчонками мы хоть куда!»

«Трудно ли было? – переспрашивает Лена Антипова, за плечами которой не один десяток экспедиций. – Признаться, нелегко. Но для меня гораздо труднее остаться дома, когда другие идут в уникальную экспедицию. Я скорее счастлива, что побывала на Пutorане. Такое не забывается!» Лене вторит Юлия Булгакова: «Кому-то это покажется невероятным, но я в экспедиции отдыхала от городской суеты, от кастрюль на кухне и от прочей рутины. Мы почти на месяц с лишним попали в мир, где понимаешь, чего ты действительно стоишь».

«Я и мой друг фотоаппарат просто обзаны были очутиться на этом маршруте, – восклицает Ольга Подкопаева, участница многих экспедиций клуба. – Да, иногда было не очень комфортно, но ведь не это главное. Наша команда, когда этого требовала ситуация, не делилась на мальчиков и девочек!»

Такие они, представительницы «слабого пола» из Off Road Master: если потребуется и коня на скаку остановят, и на светском балу не останутся незамеченными. Правду говорю!

«БЫЛО НЕ ДО «БАБЫ»...»

Первые сведения о плато Пutorана датируются XVI–XVII веками. Однако, как и многие северные земли, в силу своей удаленности и недоступности, плато и поныне мифологизировано. В частности, согласно преданию, именно на Пutorане покоится ныне «Золотая баба».

По одной из легенд, Золотая баба – отлитая из чистого золота фигура обнаженной женщины, около полутора метров высотой. Точное происхождение «Бабы» неизвестно. Но рассказывают, что когда-то она стояла на берегах Ладожского озера. По самой распространенной версии, это была статуя древнеримской богини Юноны, которую из разграбленного Рима вывезли некие варвары. Далее, как драгоценность, Баба передавалась от одних победителей к другим, пока лапу на нее не наложили викинги и не привезли на Ладугу. Но когда это произошло, никто не знает. Зато примерно понятно, когда она начала свое путешествие в Сибирь.

В X–XI веках на Северо-Западную Русь пришли христианские миссионеры. Почитать нагую женщину, пусть и из золота, они по определению не могли. И местные жрецы увезли свою святыню, вероятно, к собратьям-язычникам на берега Камы. В XIII веке христианство добралось и туда, крестить пермь и зырян. И опять жрецы



МЕРТВАЯ ДОРОГА

Железная дорога Салехард – Игарка протяженностью 1300 км должна была пройти вдоль Полярного круга и соединить Обь и Енисей. Строительство началось в 1949 году. Было привлечено свыше ста тысяч человек. В основном это были заключенные. Все работы прекратились сразу после смерти Сталина. По свидетельству очевидцев, навсегда в этих землях остались тысячи строителей, большинство из которых были осуждены по печально известной 58 статье. А дорога, оправдывая свою судьбу и судьбу многих ее строителей, впоследствии получила название «Мертвой дороги».



отправили Золотую бабу подальше. На этот раз – на Урал, к племенам манси. А потом в Сибири появились казаки. Идола спрятали от них в секретном капище где-то на Оби. Известно, что сам Ермак Тимофеевич охотился за сим артефактом. В 1552 году один из его отрядов с атаманом Иваном Брязгой во главе захватил хантыйское городище, куда, как сообщали лазутчики, по поводу какого-то местного праздника шаманы привезли Золотую бабу. Городок сожгли – Бабу не нашли. Ее, по легендам, шаманы сумели укрыть, чтобы потом перенести на самый север в

устье Оби. Но по мере распространения христианства золотую статую пришлось перепрятывать все дальше на восток. И, по последним сведениям, она якобы надежно укрыта где-то за Енисеем, на Таймыре.

Согласно другим легендам, именно на Путоране спрятан золотой клад Колчака, который во время своих научных экспедиций бывал и в этих краях. А еще там живут «дикие» эвенки, которых никто никогда не видел, – они мастерски прячутся от иногда появляющихся на плато людей, храня тем самым в неприкосновенности многовековой уклад своей жизни. Только

этих легенд достаточно, чтобы загореться идеей открыть тайник с «Бабой», найти клад Колчака или вступить в контакт с «диким северным народом». Однако, как свидетельствует идеолог экспедиции Максим Смирнов, он и его товарищи вовсе не горели желанием приподнять завесу тайны над Путораной. И даже если бы ребята нашли «Золотую бабу», то уж точно не стали ее тревожить – пусть покоится с миром, оберегая покой удивительной по красоте и загадочности суровой земли. **4x4**

(Продолжение – в следующем номере «ПП4x4»)

